

LOS BOMBARDEROS TORPEDEROS *AVENGER* DE LA II GUERRA MUNDIAL

ediciones delPrado

OSPREY AVIATION

LOS BOMBARDEROS TORPEDEROS *AVENGER* DE LA II GUERRA MUNDIAL



LOS BOMBARDEROS TORPEDEROS *AVENGER* DE LA II GUERRA MUNDIAL

ediciones del Prado
OSPREY AVIATION



Cubierta
La contribución del Avenger para ayudar a cubrir el *Vacío del Atlántico* ha quedado oscurecida durante mucho tiempo por el papel que este avión representó dentro de la contribución a la derrota de la Marina y del Ejército de Tierra Imperiales japoneses en el Pacífico. Por lo tanto, en lugar de representar un TBF/TBM de la zona aérea del Pacífico en la portada de este volumen, hemos decidido honrar a los incontables y olvidados aviadores navales que pasaron miles de horas patrullando las frías y grises aguas del Atlántico norte en la búsqueda de un enemigo muy escurridizo, los submarinos alemanes. Esta ilustración, especialmente encomendada a Iain Wyllie, muestra a un TBF-1 atacando un submarino Modelo VII/41 a comienzos de 1944. Este avión está acabado con el característico *diseño Atlántico ASW nº 2*, que se componía de superficies superiores en gris gaviota oscuro y superficies inferiores en blanco, con los distintivos individuales de los aviones pintados en negro.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en *TBF/TBM Avenger Units of World War 2*
Publicado por primera vez en Gran Bretaña en 1999
Traducción: Rodolfo Muñoz Casado

Ediciones del Prado
Cea Bermúdez 39 5º
28003 Madrid, España

Texto en inglés de Barrett Tillman
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Tom Tullis
Dibujos a escala de Mark Styling

Impreso en España en mayo de 2001

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4º I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-594-0
D.L.:

ÍNDICE

CAPÍTULO UNO
EL *AVENGER* 6

CAPÍTULO DOS
GUADALCANAL Y LAS ISLAS SALOMÓN 11

CAPÍTULO TRES
EL PACÍFICO CENTRAL 19

CAPÍTULO CUATRO
A JAPÓN 42

CAPÍTULO CINCO
LOS CAZASUBMARINOS 47

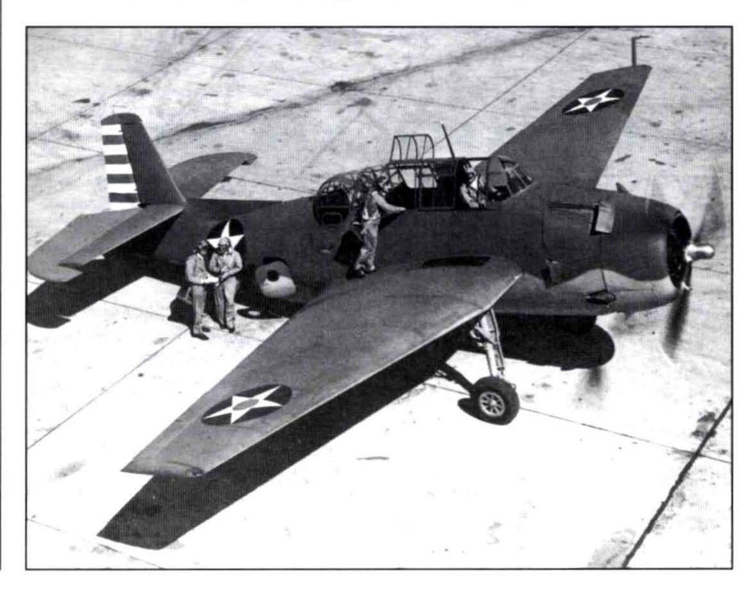
CAPÍTULO SEIS
LA MARINA REAL Y LA RNZAF 57

EL AVENGER

El TBF/TBM Avenger de Grumman/Eastern, el avión de ataque naval más fabricado de todos los tiempos, dominó la función de bombardero torpedero como ningún otro avión estadounidense en ninguna otra misión militar. La compañía matriz y la División Eastern de la Corporación General Motors fabricaron 2.290 TBF y 7.546 TBM entre 1942 y 1945. Estos continuaron en el servicio activo de la Marina de Estados Unidos hasta 1954. Sin embargo, el papel de los TBF/TBM en el escenario mundial tuvo lugar exclusivamente entre junio de 1942 y agosto de 1945. Aquellos 35 meses llevaron a los escuadrones de Avenger desde el sofocante calor tropical de las islas Salomón hasta las frígidas temperaturas árticas de la costa escandinava. Los aviadores de cuatro ejércitos pilotaron este modelo en combate, la Marina y la Infantería de Marina de Estados Unidos, la Marina Real y la Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda. Utilizaron armas tan diversas como las bombas, los torpedos, los proyectiles y las minas para hundir los acorazados y los portaaviones japoneses, los submarinos alemanes y los cargueros noruegos controlados por el Eje.

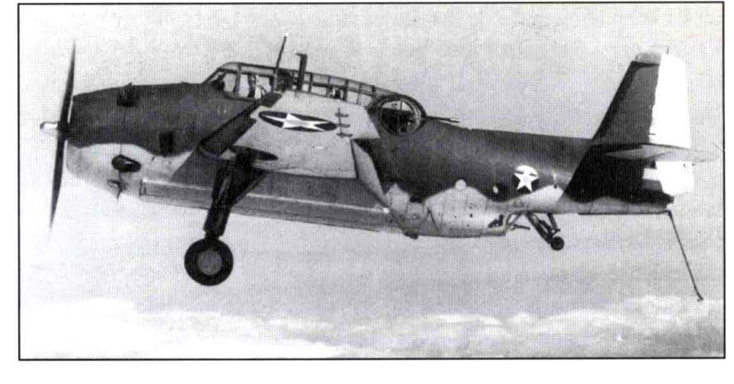
Cuando el TBF-1 Avenger llegó a la flota a comienzos de 1942 se le necesitaba desesperadamente. Su predecesor, el TBD-1 Devastator de Douglas de 1937, había sido suministrado en un número muy escaso como para satisfacer las necesidades bélicas de una marina en dos océanos. Además, el desgaste operativo y de combate había reducido el inventario de los TBD de 130 plataformas aéreas a unas 40 a comienzos de junio de 1942.

Tras reconocer las posibles deficiencias del TBD, la Oficina de Aeronáutica de la Marina de Estados Unidos hizo pública en 1939 la necesidad de un avión torpedero con base en los portaaviones modernos y con más capacidad. Entre los criterios de diseño se incluyeron una velocidad máxima de 480 km/h (260 nudos), una bodega de bombas interna, un radio de acción



Los pilotos del Escuadrón Torpedero 8 inspeccionan uno de los primeros TBF-1 enviados a la Base Aeronaval de Norfolk en enero/febrero de 1942. Esta excelente vista elevada muestra claramente la posición del bombardero por detrás del piloto. La segunda cabina también disponía de mandos de vuelo, que fueron retirados por innecesarios después del 50° avión de la producción. Aunque la Marina y la Infantería de Marina de Estados Unidos casi nunca volaban con esta posición ocupada, fue bastante habitual en la Marina Real, con el complemento de un observador para la tripulación de vuelo. Muchos de los primeros Avenger fueron devueltos a fábrica para realizar algunas modificaciones que mejoraron el funcionamiento de los mecanismos para doblar las alas, lo cual retrasó el despliegue previsto en el Pacífico a bordo del portaaviones USS *Hornet*.

de exploración de 4.800 km terrestres y una torreta de accionamiento mecánico como complemento de las ametralladoras delanteras y posteriores.



Se puede ver al primer TBF-1 de la producción (BuNº 00373) en vuelo el 23 de marzo de 1942 en la configuración de aterrizaje: "Ruedas abajo, *flaps* abajo, gancho abajo". Destaca cómo la rueda de cola impide al operador de radio utilizar su ametralladora de calibre 7,62 mm, un problema que aparecía ocasionalmente en combate cuando se perdía presión hidráulica por culpa de los daños ocasionados y la rueda descendía hasta la posición desplegada.

Tanto Grumman como Vought respondieron con propuestas, el XTBF-1 y el XTBU-1 respectivamente. En algunos aspectos los dos aviones encajaban bien, pero el diseño de Grumman resultó ser más ligero y más rápido, con un mayor radio de acción y con una menor ocupación de espacio en la cubierta de vuelo que el de Vought. Al utilizar el mismo diseño para doblar las alas que posteriormente se utilizó en el F4F-4 Wildcat y en el F6F-3/5 Hellcat, la envergadura de ala del TBF se pudo reducir de 1.650 cm a 1.560 cm. Además, Grumman diseñó una torreta de accionamiento mecánico fiable. Aunque posteriormente el TBU se fabricó a pequeña escala como el TBY Seawolf de Consolidated, la empresa de Leroy Grumman consiguió el contrato principal. La Marina encargó 286 aviones en diciembre de 1940, impulsados por el motor radial enfriado por aire Wright R-2600-8, con una potencia de 1.700 CV.

Inevitablemente aparecieron algunas complicaciones. Por ejemplo, la velocidad máxima prevista en el diseño original de 512 km/h se redujo a 440 debido a los aumentos de peso y a los problemas con el centro de gravedad. Sin embargo, el piloto de pruebas de Grumman, Robert L. Hall, realizó su primer vuelo con el XTBF-1 (BuNº 2539 –número de fabricación–) el 7 de agosto de 1941.

Aquel invierno, una comisión conjunta de aviación de la Marina y del Ejército de Tierra comenzó a asignar nombres populares a los aviones militares. Según cuenta la leyenda de la compañía, el ingeniero del proyecto TBF, Raymond Koch, quiso bautizar a su bombardero torpedero como el *Revenger* en recuerdo de Pearl Harbor. Independientemente de cuál fuera el origen del nombre, en su lugar el TBF se convirtió en el *Avenger*.

La fabricación de los TBF-1 comenzó lentamente. El primero se entregó en enero de 1942 y en febrero le siguieron cinco más. El Escuadrón Torpedero 8, asignado al nuevo portaaviones *Hornet*, recibió los primeros TBF-1 mientras todavía se encontraba en la fase de adiestramiento en la Base Aeronaval de Norfolk, Virginia. Sin embargo, en marzo se produjo un nuevo retraso cuando se devolvió a fábrica la primera media docena de aviones para la sustitución de los pasadores de la articulación para doblar las alas.

En junio de 1942, en la época de la Batalla de Midway, Grumman fabricaba 60 TBF al mes y pasó de 100 en noviembre. La producción del primer año totalizó 646 y durante 1943 Grumman mantuvo una media de casi 150 al mes. Pero el F6F Hellcat tenía prioridad sobre el resto de los diseños de Grumman, y a comienzos de 1942 se hicieron los arreglos necesarios para que la División de Aviación Eastern de General Motors comenzara a fabricar los Avenger como TBM-1 en Trenton, Nueva Jersey.

Los modelos de serie se diferenciaron relativamente poco a lo largo de toda la guerra. El TBF-1C incorporó una ametralladora de calibre 12,7 mm en cada ala para reforzar el fuego de calibre 8,46 mm que disparaba a través del arco de la hélice. El XTBF-2 resultó no tener futuro con su

motor sobrealimentado de dos fases, aunque el modelo -3 fabricado por Eastern ganó 100 caballos de potencia en el motor R-2600-20, un radar de exploración de superficie y las guías para los proyectiles bajo las alas. Un elemento característico de reconocimiento de los últimos modelos TBM-3 fue el gancho de cola montado en el exterior.

A pesar de la, a veces, inevitable preocupación sobre la capacidad de la industria de automoción para fabricar aviones a gran escala según las tolerancias aeronáuticas, Eastern demostró su valía. Su amplia experiencia en las técnicas de fabricación, combinada con los métodos de simplificación del montaje de Grumman, constituyeron un equipo ganador. Los primeros TBM fueron realmente aviones montados por GM con piezas de Grumman; uno se finalizó en noviembre de 1942 y dos en diciembre. En los primeros tres meses de 1943 se fabricaron treinta y uno, después de lo cual la fabricación de GM creció a pasos asombrosos. Las entregas de los TBM se aceleraron hasta el nivel de 100 en julio, alcanzando ese estadio un poco más deprisa que la propia Grumman. Los últimos TBF se entregaron en diciembre de 1943, sumando un total de 2.291.

Durante 1944 Eastern Aircraft fabricó una media de casi diez TBM al día y la producción mensual alcanzó el récord máximo de 400 en marzo de 1945. La rápida capitulación de Japón a mediados de agosto produjo una interrupción casi inmediata de la fabricación de los Avenger, aunque aquel mes se aceptaron 328. Los últimos 24 TBM se entregaron en septiembre de 1945, con un total de 7.546 por parte de Eastern.

MIDWAY

Llevar los bombarderos torpederos a la flota era una cosa; mantenerlos volando era otra. Grumman estableció un equipo especializado de representantes técnicos civiles para que trabajaran con los escuadrones de la Marina por todo el mundo. Uno de los representantes técnicos más famosos era un neoyorquino de 23 años, de nombre Ralph Clark. Había entrado a trabajar directamente con Grumman después de salir de la universidad en mayo de 1941 y aunque en principio se dedicó exclusivamente a la complicada torreta de accionamiento mecánico, fue nombrado inmediatamente responsable de todo el programa de representantes técnicos de los TBF. Él recuerda cómo:

"En la época de la Batalla de Midway, casi en el primer fin de semana de junio de 1942, el director general de Grumman, Jake Swirbul, hizo un discurso. Aquel viernes reunió a todo el mundo con el mandil puesto en la parte trasera de la fábrica y se subió a un banco de trabajo con un micrófono. Él dijo: 'Ahí afuera está teniendo lugar una enorme batalla y la Marina tiene problemas. Tenemos que mandarles todos los aviones que podamos para el lunes. Así que quiero que todo el mundo en este lugar trabaje hasta que no pueda más'. Nos pusimos a ello y cogimos todas las piezas de repuesto que pudimos encontrar, cualquier cosa que se pudiera montar, y el lunes por la mañana había 22 aviones nuevos colocados fuera en la línea. Todos modelos diferentes, pero la mayor parte F4F y TBF".

El discurso de Swirbul no era mera retórica. Cuatro semanas después de la Batalla del Mar del Coral, la Batalla de Midway fue el segundo enfrentamiento entre portaaviones de la historia. La fuerza de ataque de los portaaviones del vicealmirante Chuichi Nagumo *(Kido Butai)* estaba compuesta por cuatro veteranos portaaviones, que habían atacado Pearl Harbor el 7 de

diciembre. Con una superioridad local abrumadora alrededor de Midway, todo estaba preparado para un triunfo japonés decisivo; la flota del Pacífico de Estados Unidos, superada en número, no podía permitir que el enemigo ocupara el atolón de Midway, apenas a mil seiscientos kilómetros de Oahu.



El 8-T-1, pilotado por el Ens Albert K. Earnest, fue el único superviviente de los seis Avenger del VT-8 desplegados en el atolón de Midway durante la batalla de junio de 1942. El Lt L. K. Fieberling mandó el destacamento del Torpedo 8 contra los portaaviones japoneses pero, al faltarles el apoyo de los cazas, cinco fueron derribados. Earnest, con el tirador muerto, el operador de radio herido y él mismo herido también, llevó su destrozado BuN° 00380 de vuelta a Midway en un aterrizaje con una sola rueda. Aquí se puede ver al 8-T-1 tapado con cubiertas para el motor y la cabina que se han subido y colocado en ambas zonas. En la punta del ala derecha son claramente visibles los daños de combate.

Con la inteligencia por delante de los planes japoneses, la flota del Pacífico reunió a todas las fuerzas disponibles. El 8 de mayo de 1942 se indicó al contingente restante del Torpedo 8 en Norfolk que se dirigiera a la costa oeste para su inmediato traslado a Hawai. Los 19 Avenger llegaron a Pearl Harbor el 29 de mayo, menos de 24 horas después de que el *Hornet* se hubiera desplegado con los 15 TBD del CF Waldron.

Sólo un día después, se hizo una petición de voluntarios para trasladar seis Avenger hasta Midway, 1.100 millas marinas al noroeste de Pearl Harbor. Se nombró al Lt Langdon K. Fieberling oficial al mando del destacamento para la inminente batalla y él mandó los TBF en el aire para aquel largo vuelo de traslado en la mañana del 1 de junio. Sus cinco pilotos eran los Ensign (alférez de la Marina) C. E. Brannon, A. K. Earnest, O. J. Gaynier, V. A. Lewis y el suboficial aviador D. D. Woodside. Cada avión llevaba un operador de radio y un tirador en la torreta; dos TBF disponían de navegantes asignados. Estos últimos eran muy necesarios ya que algunos alféreces nunca habían ido más allá de la costa.

Ocho horas después del despegue, Fieberling dirigió su escuadrilla para aterrizar en la isla de Eastern, donde se cargaron los torpedos. Después de la urgencia de trasladar los TBF a Midway, los dos días siguientes pasaron casi con una aburrida rutina. Después, al comienzo de la mañana del día 4, las cosas cambiaron.

El único piloto de los Avenger que sobrevivió a la Batalla de Midway fue el Ens Albert K. Earnest. Posteriormente aquel mismo mes él envió un informe posterior a la acción en el que se podía leer una parte que decía:

"En la mañana del 4 de junio nos ocupamos de nuestros aviones de la forma habitual a las 04:00, los calentamos y paramos los motores, preparándonos para esperar durante la alerta de la mañana. A las 05:45 un oficial de la Infantería de Marina me indicó que arrancara el motor ya que un avión en patrulla había avistado algunos aviones desconocidos a 160 kilómetros de Midway".

"A las 06:00 comenzamos a rodar por la pista, despegamos y nos colocamos en dos secciones de tres aviones; tanto las secciones como los aviones descendieron. Pusimos un rumbo geográfico de 320º, a una velocidad indicada de 160 nudos y a una altitud aproximada de 2.000 pies. Más o menos cinco minutos después del despegue nos atacaron dos o tres aviones enemigos; yo identifiqué uno de ellos con ciertas vacilaciones como un caza Messerschmitt 109. Huimos de aquellos aviones, ascendimos a 4.000 pies y seguimos nuestro rumbo".

"Aproximadamente a las 07:00 avistamos la fuerza enemiga a unos 24 km de distancia, dirigiéndose hacia la isla de Midway. Era una fuerza de unos diez buques; destructores, cruceros y al menos un acorazado, formando una

barrera alrededor de dos portaaviones grandes. Justamente cuando avistábamos la flota enemiga una gran fuerza de cazas enemigos nos atacó. Comenzamos inmediatamente un picado a todo gas a través de las nubes hasta unos 150 pies del agua y nos dirigimos directamente hacia los portaaviones. Los cazas enemigos, que parecían superarnos en número al menos en tres a uno, eran cazas Zero y Messerschmitt. Continuaron atacándonos y la segunda ráfaga alcanzó al tirador de la torreta, el AMM3/c J. D. Manning, dejándolo fuera de combate y, desgraciadamente, matándole. Al mismo tiempo, el sistema hidráulico quedó inutilizado, lo cual provocó que se bajara la rueda de cola y se bloqueara el cañón del túnel. Poco después, el tirador del túnel, RM2/c H. H. Ferrier, fue alcanzado en la cabeza y aunque aturdido y sangrando, no resultó gravemente herido. Yo recibí un pequeño corte en la mejilla derecha, aparentemente de la metralla de un proyectil explosivo".

"Todavía estábamos a varios kilómetros de los portaaviones japoneses y me había quedado sin los cables de profundidad. Lancé mi torpedo contra el buque más próximo, un crucero ligero, y creí haber perdido el control, pero lo recuperé con la aleta de profundidad antes de chocar contra el agua. No pude ver si mi torpedo había alcanzado al crucero o no".

"Después de aquello, dos cazas enemigos me persiguieron durante unos diez minutos y aunque también realizaron pasadas contra mí, no alcanzaron ninguna parte vital del avión y éste siguió funcionando bien. Después de que los aviones enemigos se hubieran marchado, miré hacia atrás a la flota enemiga, pero no pude ver ningún signo de que los buques hubieran resultado alcanzados. A continuación, regresé a Midway y tuve que realizar un aterrizaje forzoso dado que ninguna de las ruedas bajó. Ninguno de los demás aviones TBF-1 regresó a la base".

Earnest, al que le habían informado de que podía esperar a los Bf 109 con base en los portaaviones además de los A6M2 Zero, tuvo suerte de sobrevivir a los ataques de los cazas. Recibió el poco frecuente honor (quizá único) de ser condecorado con dos Cruces de la Marina por su misión de Midway: una por su ataque contra la flota japonesa y la otra por llevar su avión de vuelta a la isla de Eastern.

Los seis TBF de Fieberling habían atacado a los portaaviones de Nagumo aproximadamente a la misma hora que los 27 SBD y SB2U de la Infantería de Marina y los cuatro B-26 del Ejército de Tierra. No se infligió ningún daño a la flota de invasión, compuesta por cuatro portaaviones, dos acorazados, tres cruceros y una docena de destructores. La artillería antiaérea y los cazas japoneses hicieron añicos las formaciones estadounidenses, derribando 19 de los 37 Dauntless, Vindicator, Avenger y Marauder con base en tierra.

Sin embargo, las agrupaciones de ataque de Midway consiguieron un objetivo importante. Nagumo se vio obligado a maniobrar mientras evitaba el ataque combinado de los diferentes ejércitos y sufrió otro retraso por culpa de los tres escuadrones de Devastator que llegaron poco después. Por consiguiente, la patrulla aérea de combate de los Zero tuvo que descender a cotas bajas, quedando completamente fuera de posición cuando los tres escuadrones de SBD del *Enterprise* y del *Yorktown* atacaron la *Kido Butai* con los aviones completamente armados y cargados de combustible sobre las cubiertas. El resultado para el Imperio del Sol fue desastroso; tres portaaviones fueron completamente destruidos y el cuarto fue perseguido hasta su destrucción aquella tarde.

GUADALCANAL Y LAS ISLAS SALOMÓN

En la campaña de Guadalcanal, que oficialmente duró desde agosto de 1942 hasta febrero de 1943, participaron en combate los TBF tanto a bordo de los buques como en tierra. Aparte de los escuadrones de la Marina con base en los portaaviones, la primera unidad de la Infantería de Marina de bombarderos torpederos también tomó parte en el desarrollo de la campaña. El VMSB-131 del Tcol Paul Moret, que había sido asignado como un escuadrón de bombardeo y exploración, introdujo al Avenger en combate a tiempo para el momento culminante en noviembre de 1942.

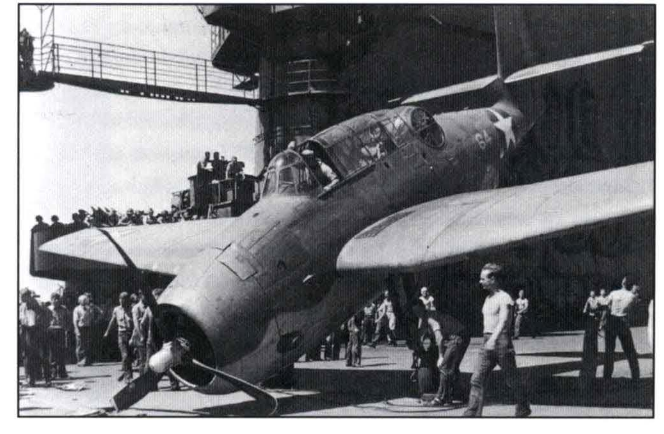
Sólo 17 días después del desembarco de la 1ª División de la Infantería de Marina en Guadalcanal y Tulagi, se produjo la tercera batalla de portaaviones de la guerra. El 24 de agosto los dos portaaviones de Estados Unidos disponibles, el *Enterprise* y el *Saratoga*, combatieron contra tres portaaviones japoneses en la batalla de las islas Salomón orientales. Estaba en juego el mantenimiento de las comunicaciones marítimas para abastecer a la Infantería de Marina en tierra.

El Torpedo 3, embarcado en el *Enterprise* y bajo el mando del Lt Cdr (capitán de corbeta) Charles M. Jett, era el Escuadrón de Torpederos del *Saratoga*, que todavía no se había podido reunir con su buque de origen tras quedar desplazado del *Yorktown*, hundido en Midway. Igualmente, el *Sara* llevaba el Torpedo 8 del *Hornet*, bajo el mando del Lt Cdr Harold H. Larsen, más conocido como *Swede*. Las dos unidades entraron en la batalla de Guadalcanal con 15 TBF-1.

En la tarde del día 24 siete aviones de Jett despegaron del *Enterprise* en busca de las unidades de la flota japonesa que habían sido localizadas, mientras el *Saratoga* preparaba un grupo de ataque. Cada Avenger iba armado con dos bombas de 228 kg por si se establecía contacto con el enemigo.

Jett y su punto, Ens R. J. Bye, hicieron justamente eso. A casi 320 kilómetros al norte de su posición de despegue encontraron al portaaviones ligero de 11.000 toneladas *Ryujo* con tres escoltas. Los dos TBF volaron en círculo hacia el noroeste de la fuerza enemiga y realizaron un ataque de bombardeo horizontal desde el sol. No hubo fuego antiaéreo hasta que los Avenger estuvieron casi en el punto de lanzamiento; las cuatro bombas cayeron juntas a 500 pies de la popa del *Ryujo*. Fue un resultado decepcionante, pero con los japoneses en alerta máxima no tenía sentido quedarse. La sección del VT-3 se dirigió rápidamente hacia casa después de haber

El Torpedo 8 presentó al Avenger en combate mientras voló desde Midway y consiguientemente llevó el nuevo bombardero torpedero al mar en el *Saratoga*. El Ens F. G. Marriman "hincó" el morro del *Tare 64* el 16 de septiembre de 1942, lo que provocó daños en la hélice y posibles daños por la detención repentina en el motor Wright R-2600. Sin embargo, el BuNº 00421 estuvo de vuelta en el programa de vuelo no mucho tiempo después.



realizado el único ataque de bombardeo horizontal que harían jamás los Avenger contra un portaaviones navegando.

En un sector de búsqueda próximo, el Lt J. N. Myers y el Machinist H. L. Corl avistaron un crucero japonés. Se prepararon para un lanzamiento de bombas pero resultaron repentinamente interceptados por los Zero (uno pasó tan cerca que Myers pudo ver una franja roja alrededor del fuselaje), y aunque los A6M2 no consiguieron impactos en la primera pasada, Myers y Corl se vieron obligados a interrumpir el ataque. El crucero disparaba ráfagas precisas de artillería antiaérea y un Zero persiguió a Corl dentro de una nube. Este último murió pero su tirador, Radioman D. D. Wiley, sobrevivió para regresar a Guadalcanal casi siete meses después.

Mientras tanto, el TBF de Myers resultó gravemente alcanzado por un Zero cerca de la agrupación táctica estadounidense. El ataque aéreo japonés, lanzado casi simultáneamente, cogió a varios aviones de Estados Unidos en la zona y el Ens R. J. Bye del VT-3 inició un inconcluso duelo con un Aichi D3A antes de quedarse sin combustible. Otro de los Avenger de Jett también amerizó, pero las dos tripulaciones fueron rescatadas.

A las 14:30, más de una hora después de que partiera la exploración del *Enterprise*, el *Saratoga* envió hasta 28 SBD y ocho TBF para enfrentarse al *Ryujo*. Al mando de los Avenger se encontraba el Lt Bruce L. Harwood, que tuvo que regresar por problemas en el motor, pero los otros siete continuaron. Uno de ellos era el Ens Bert Earnest, el único piloto superviviente de los TBF del destacamento de seis aviones de Midway del Torpedo 8.

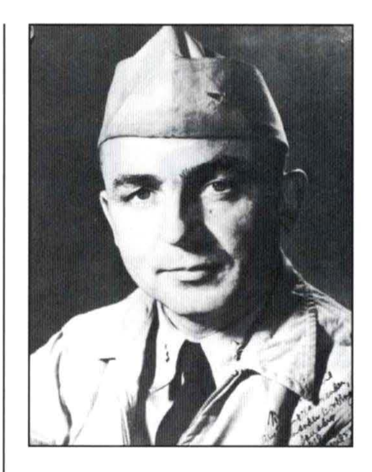
Al avistar el blanco, el jefe del ataque, Cdr H. D. Felt, dirigió cinco TBF contra el portaaviones y dos contra el crucero *Tone;* los Dauntless se dividieron de igual forma.

Los grandes Grumman se abrieron paso hasta los 200 pies y el Lt Harwood mandó a tres por babor y a dos por estribor. Los cinco lanzaron sus torpedos dentro de los 820 metros y uno de los lanzados por la parte de babor consiguió un impacto. Es posible que otros dos también lo alcanzaran, pero tanto los informes estadounidenses como los japoneses son contradictorios. Cuando los TBF salían del blanco, el *Ryujo* ya estaba escorándose, ardiendo profusamente por culpa de los impactos de las bombas y del torpedo.

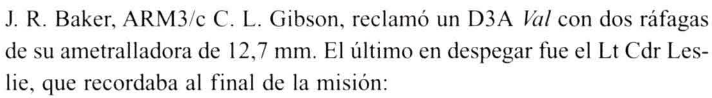
El *Tone* escapó de los daños de los dos torpedos dirigidos contra él y los siete SBD inicialmente enviados contra él fueron reorientados hacia el *Ryujo*. Durante el ataque y la retirada tres Avenger fueron agujereados por la artillería antiaérea o por los cazas, pero todos regresaron a la agrupación táctica.

El nuevo jefe del grupo aéreo del *Enterprise* era el Lt Cdr Maxwell F. Leslie, anterior jefe del Bombing 3. Él permaneció a bordo durante la mayor parte del día, coordinando los ataques y las exploraciones de sus escuadrones. Alrededor de las 19:00 horas los estadounidenses recibieron la alerta de otra incursión enemiga en ruta. El *Enterprise* y el *Saratoga* realizaron despegues de emergencia para despejar las cubiertas y no ser cogidos en los mismos apuros que condenaron a la *Kido Butai* en Midway.

El *Enterprise* lanzó un ataque completo de una cubierta de 31 aviones, incluidos siete TBF. Este grupo, orientado para localizar y atacar una unidad de superficie japonesa cerca de la posición comunicada del *Ryujo*, se rompió cuando apareció un ataque japonés. Los 15 Wildcat se enfrentaron a los incursores, dejando a los SBD y a los TBF que se defendieran por sí mismos. Y vaya si se defendieron, ya que el tirador del Machinist



Al mando del Grupo Aéreo del *Enterprise* durante la Batalla de las islas Salomón orientales se encontraba el Lt Cdr Maxwell F. Leslie, que anteriormente había prestado sus servicios como CO del Escuadrón de Bombardeo 3 durante la Batalla de Midway. Leslie se actualizó de los SBD a los TBF en su nueva función de CAG (Jefe de Grupo Aéreo) y realizó una misión extraordinariamente larga en la tarde del 24 de agosto, llegando al *Saratoga* después de anochecer. Todavía era su quinto aterrizaje en un portaaviones con un Avenger y el primero por la noche.



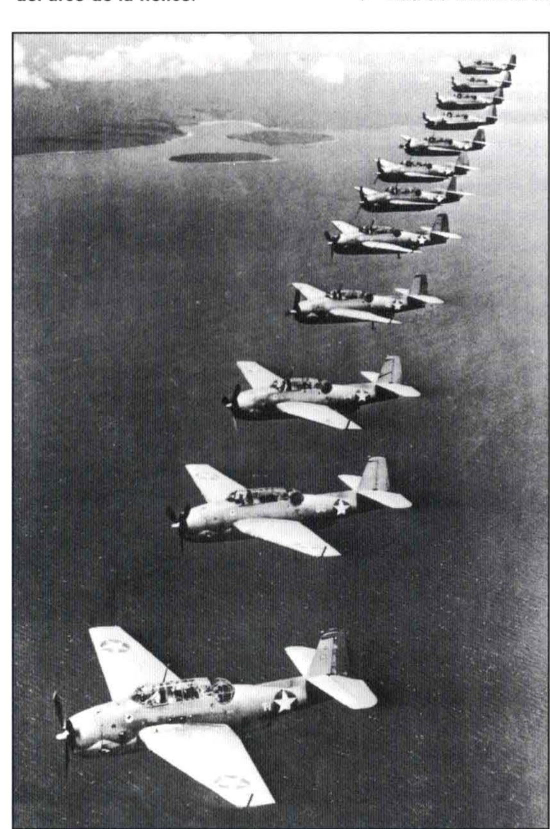
J. R. Baker, ARM3/c C. L. Gibson, reclamó un D3A *Val* con dos ráfagas de su ametralladora de 12,7 mm. El último en despegar fue el Lt Cdr Leslie, que recordaba al final de la misión:

"Había una oscuridad completa cuando llegué a la supuesta zona del *Enterprise*, pero todos los buques se habían oscurecido y no había nada a la vista. A continuación, me dirigí por el que creía que sería el rumbo apropiado de retirada de los buques y finalmente pasé sobre uno al que sólo pude observar debido a la estela de gran velocidad por detrás de él. No sabía si era de los míos o no, y ellos probablemente tenían la misma preocupación con respecto a mí. Al menos avanzaba en la misma dirección que yo y eso me dio cierto ánimo".

"Después de otra media hora recibí una llamada en lenguaje claro por la radio que decía: 'Max, sigue avanzando y coge algo de altitud'. Era mi compañero de clase de Annapolis, Ham Dow, que era el oficial de radio de la plana mayor del almirante Fletcher y fue la mejor noticia que he recibido jamás. En aquellos días el radar no estaba muy bien desarrollado, pero Ham Dow fue uno de los que más influyeron en su desarrollo, y él permaneció con mi señal en la pantalla hasta que llegué a la zona de la agrupación táctica".

"Ya eran bastante más de las 23:00 horas y los buques estaban a oscuras; todo lo que podía ver eran sus siluetas en el agua. Todavía no sabía si eran amigos o enemigos. Sin embargo, entonces me dijeron por radio que el *Saratoga* pondría todas sus luces en funcionamiento para que yo aterrizara a bordo. No había hecho más de tres o cuatro aterrizajes a bordo de un portaaviones con un TBF y nunca uno de noche, pero me sobraban ganas de intentar aquél. Y ocurrió que salió bien".

Un excelente escalón en formación por la derecha de 12 Avenger del VT-10 en las aguas del Pacífico suroccidental en torno a octubre de 1942. Aunque no aparece muy claro en esta fotografía el TBF más próximo a la cámara (el avión del CO) estaba adaptado con una instalación experimental de ametralladoras de 12,7 mm montadas en el exterior en los encastres del ala; un diseño de ingeniería de Grumman como respuesta a las solicitudes de los escuadrones de una mayor potencia de fuegos delantera. Este arreglo improvisado resultó funcional, pero se mejoró en los TBF-1C, que dispusieron de ametralladoras interiores de calibre 12,7 mm montadas en las alas para reforzar las ametralladoras de 7,62 mm que disparaban a través del arco de la hélice.



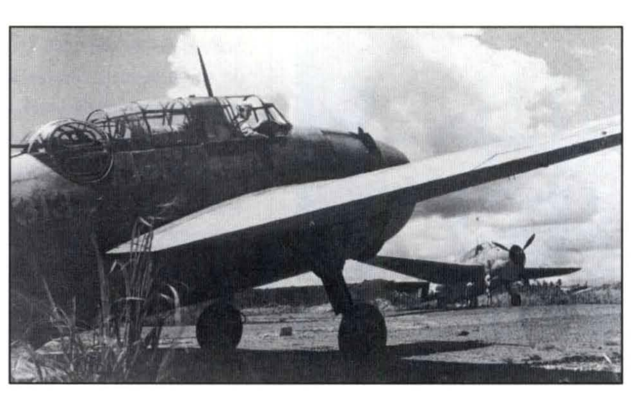
"Todos los aviones de la cubierta habían sido colocados por delante, preparados para un ataque al amanecer y se habían quedado allí hasta el último minuto, esperando mi llegada. Me dijeron que en otros cinco minutos iban a ser retirados hacia atrás, lo que demuestra cuán estrecho era el margen que tenía".

"Siempre tendré una profunda deuda de gratitud con la magia del radar y la persistencia de Ham Dow en utilizarlo. Estaba bastante sordo debido a las cuatro horas y tres cuartos en el aire, pero después de que el almirante Fletcher me llamara al puente, él me indicó que bajara a su camarote y me acostara en su cama doble con barras de bronce".

Así finalizó el primer enfrentamiento de los Avenger en los portaaviones en el que el VT-3 y el VT-8 habían lanzado 27 aviones durante cuatro exploraciones o ataques. Doce TBF atacaron los buques japoneses, incluido el portaaviones ligero *Ryujo*, que resultó hundido. Los siete Grumman armados con bombas no lograron ningún impacto en sus blancos.

Las bajas totalizaron siete Avenger, o el 26% de los TBF lanzados en misiones de combate. Sin embargo, sólo tres de las bajas fueron directamente atribuibles a la acción del enemigo ya que el Torpedo 3 del *Saratoga* perdió dos aviones por falta de combustible y lanzó otros dos por la borda debido a la gravedad de sus daños.

Santa Cruz



Dos TBF-1 (casi con seguridad aviones de la Infantería de Marina) se preparan para salir rodando de la pista de estacionamiento para una misión hacia las islas Salomón en torno a 1943. El Avenger en primer plano, con el motor ya en marcha, lleva el número de fuselaje 313; se trataba de una costumbre de la Infantería de Marina basada en los tres últimos dígitos del número de serie de la Oficina Aeronáutica. Mientras tanto, un piloto se prepara para arrancar el otro avión por medio de un cartucho en el compartimento de accesorios del motor.

La cuarta batalla de portaaviones en menos de cinco meses tuvo lugar a finales de octubre de 1942. Como era habitual, los estadounidenses estaban en inferioridad mientras defendían una posición vital; en este caso, esa posición seguía siendo Guadalcanal.

El *Enterprise* y el *Hornet* eran los principales combatientes capaces de derrotar una acción combinada de la Marina y del Ejército japoneses para tomar Guadalcanal de una vez por todas. Unas poderosas unidades marítimas protegían los refuerzos del enemigo, y el día 27 de octubre se entabló un enorme enfrentamiento aire-mar. Pasó a la historia como la Batalla de Santa Cruz.

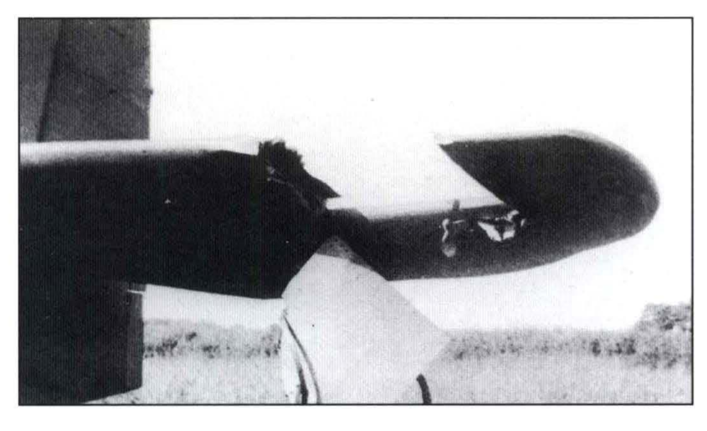
Esta batalla resultó mal para la Marina de Estados Unidos. El *Hornet* fue hundido, el *Enterprise* resultó dañado y no se perdió ningún buque de guerra japonés, pero aquella encarnizada batalla atemperó el penúltimo intento de Japón contra *Cactus*. El *Enterprise* utilizó el Grupo Aéreo 10, con el escuadrón de torpederos bajo el mando del Lt Cdr John A. Collett, mientras que el *Hornet* empleó un grupo aéreo mixto que incluía al antiguo VT-6 (escuadrón de adiestramiento de la Marina de Estados Unidos) del *Gran E*, mandado por el Lt Edwin B. Parker. Entre ambos, los dos escuadrones torpederos disponían de 24 TBF operativos.

Aquel martes por la tarde, el *Enterprise* lanzó un apresurado ataque de 20 aviones contra los portaaviones japoneses, localizados a unos 360 kilómetros de distancia. Los planes para coordinarse con el grupo aéreo del *Hornet* salieron mal debido a la prisa y a la confusión, de forma que el CAG (Jefe del Grupo Aéreo) del *Gran E*, Cdr Richard Gaines, siguió hacia delante con su pequeña formación.

Ambos bandos lanzaron grupos de ataque que sabían dónde encontrar al adversario. Por consiguiente, los escuadrones del *Enterprise* se cruzaron con el escuadrón de caza del *Zuiho* a 96 kilómetros de la agrupación táctica de Estados Unidos. Realizando su ataque desde arriba y por detrás, el Lt Saneyasu Hidaka mandó sus nueve A6M2 en una interceptación por sorpresa que aniquiló al TBF guía en la primera pasada. El motor del Lt Cdr Collett se incendió y él se lanzó en paracaídas, pero nunca fue encontrado. Su operador de radio, ARM1/c T. C. Nelson, sobrevivió como prisionero.

Pero los hombres del *Enterprise* respondieron. Ayudado por otros dos tiradores, el AM2/c R. B. Holmgrin, en el avión del Lt(jg) Richard K. Batten, consiguió un espectacular derribo al hacer explotar un Zero a 91 metros de la segunda sección del VT-10.

El combate fue breve y violento. Dos Wildcat fueron derribados y otros dos se vieron obligados a abandonar el combate (toda la sección en la parte izquierda de la formación). Un segundo TBF, pilotado por el Ens John Reed, explotó bajo el fuego de las ametralladoras de los Zero, el tirador escapó; el operador de radio de Reed, Murray Glasser, también fue rescatado por un destructor japonés. Los Wildcat reclamaron tres derribos, pero otros dos TBF se salieron de la formación. Uno de ellos derribó otro caza Mitsubishi, reconocido al operador de radio del Lt Macdonald Thompson, Charles E. Shinneman.



Un TBF-1 del VT-11 muestra los daños en combate tras su regreso a Guadalcanal durante el verano de 1943. Un proyectil antiaéreo japonés destruyó casi la mitad del estabilizador horizontal izquierdo, aunque dejó el elevador relativamente intacto. La resistente estructura del Avenger era muy del agrado de las tripulaciones.

Los Zero de Hidaka habían destrozado la formación del *Enterprise*. Tres F4F y dos TBF resultaron derribados y otro Wildcat, además de dos Avenger, tuvieron que abandonar debido a los daños de combate. Sin embargo, los cazas del *Zuiho* también sufrieron muchas bajas, con cuatro derribados, además de uno dañado. Hidaka, compungido, abandonó la misión y llevó a los supervivientes de vuelta al buque.

Mientras tanto, el Cdr Richard Gaines con su TBF sin armamento continuó con los cuatro Avenger, los tres Dauntless y los cuatro Wildcat restantes. En el momento en el que vieron a la fuerza avanzada japonesa, los SBD se habían salido de la formación, dejando al Lt Thompson que atacara el crucero *Suzuya*, mientras el Lt Cdr James Flatley realizaba un ataque de castigo para eliminar la artillería antiaérea.

Mientras tanto, los SBD del *Hornet* localizaron a la fuerza enemiga principal y atacaron ferozmente al *Shokaku* con varios impactos de bombas. Éste quedó fuera de la batalla, aunque su grupo aéreo ya había localizado a la agrupación táctica de Estados Unidos. Las dos divisiones del Torpedo 6, lanzadas de forma independiente desde el *Hornet*, atacaron casualmente a dos cruceros poco después de que los bombarderos de vuelo en picado alcanzaran al *Shokaku*. Los seis Avenger del Lt E. B. Parker fueron a por el *Tone*, lanzaron cinco torpedos (uno falló claramente en el lanzamiento) y fallaron.

Los nueve bombarderos del Lt Ward F. Powell rodearon a la unidad japonesa para buscar elementos más grandes y luego regresaron para perseguir al dañado *Chikuma*. Parker llevó a sus aviones a un bombardeo en planeamiento y consiguió al menos un impacto que se sumó a los daños infligidos por los SBD del VS-10 (escuadrón de exploración). El *Chikuma* sufrió casi 300 bajas debido al combustible de los hidroaviones del crucero que se incendió en la superestructura.

El otrora piloto de caza Lt(jg) Humphrey L. Tallman se había separado cuando sus bombas fallaron en el lanzamiento. Descontento con los acontecimientos localizó un crucero ligero y consiguió lanzar sus cuatro bombas de 228 kg, una de las cuales puede que alcanzara su objetivo.

Los TBF del *Hornet* habían escapado sin bajas, pero todavía quedaba un largo vuelo hasta casa. Seis Avenger amerizaron al quedarse sin combustible, incluido uno de los dos aviones del VT-10 que volaban con el Torpedo 6. Otro Avenger cayó ante los cazas japoneses de la escolta de los bombarderos y de los aviones torpederos que atacaron el *Enterprise* y el *Hornet;* el Lt(jg) Rufus Clark fue visto por última vez por los atacantes perseguidores del VT-6 a través de las ráfagas de la artillería antiaérea propia. Fue derribado y murió junto con su tripulación, combatiendo a los pilotos del *Junyo* que identificaron su TBF como un TBD.

La persistencia y la superioridad japonesa aplastaron finalmente a la apurada patrulla aérea de combate estadounidense. Los F4F-4 se quedaron sin munición y no pudieron impedir que los bombarderos de vuelo en picado D3A *Val* y los aviones torpederos B5N *Kate* infligieran daños fatales al *Hornet*. El *Enterprise* también fue alcanzado y obligado a retirarse.

En total, sólo diez Avenger armados con torpedos localizaron blancos en la batalla y los ocho peces que lanzaron fallaron todos. Las bajas entre los torpederos fueron abundantes; de los 29 que participaron, tres fueron derribados y hasta 16 se quedaron sin combustible o resultaron dañados sin reparación posible en accidentes en la cubierta. Tres pilotos y cinco tripulantes de los TBF murieron, y dos tripulantes más fueron capturados. Sin embargo, a pesar del resultado táctico de la Batalla de Santa Cruz, el inestimable Henderson Field de Guadalcanal seguía en poder de la Infantería de Marina. Ése era un hecho de la máxima importancia.



Los TBF de la Infantería de Marina en el campo de aviación de Munda en octubre de 1943. Durante aquel periodo tanto los Avenger de la Marina como los de la Infantería de Marina participaron muy activamente en la ofensiva aérea de Rabaul, Nueva Bretaña. Destacan las diferencias en cuanto a las insignias nacionales ya que sólo el Avenger estacionado a media distancia por la izquierda tiene las barras horizontales que se hicieron reglamentarias posteriormente aquel mismo año.

La batalla naval de Guadalcanal

El punto culminante de la campaña de Guadalcanal llegó el 13-14 de noviembre de 1942. En la noche del día 12 al 13 se entabló un importante enfrentamiento en la superficie en *Ironbottom South*, justo al norte de la isla, en el que los estadounidenses perdieron dos cruceros ligeros y cuatro destructores. Japón perdió una pareja de destructores y dejó atrás al inutilizado acorazado *Hiei*. El *Hiei*, incapaz de salir fuera del alcance, sufrió una serie de ataques aéreos que duró todo el día 13.

Tres escuadrones de TBF que operaban desde Henderson Field realizaron cinco ataques contra el acorazado japonés. El VT-10 realizó quince salidas, el VT-8 seis y la primera unidad de TBF de la Infantería de Marina (VMSB-131) diez. En estas salidas se lanzaron 26 torpedos y se reclamaron diez impactos. El *Hiei*, machacado y en llamas, se hundió finalmente aquella tarde, el primer acorazado enemigo hundido por los bombarderos torpederos de Estados Unidos. Las tripulaciones de los Avenger celebraron su éxito con bebidas combinadas de zumos de frutas y alcohol fuerte. Y aunque los SBD de la Marina y de la Infantería de Marina contribuyeron al hundimiento, los escuadrones de TBF pudieron reclamar la parte más importante de lo conseguido por los aviadores.

El día siguiente, el 14 de noviembre, fue igualmente frenético. En una osada acción de refuerzo a la luz del día, los japoneses enviaron casi dos docenas de buques (buques de transporte escoltados por destructores) por la cadena de islas hacia Guadalcanal. Los aviones de exploración localizaron una fuerza de cruceros en la misma zona, siendo atacada por la aviación de la Marina y de la Infantería de Marina de Estados Unidos. El VT-10 y el VMSB-131 contribuyeron cada uno de ellos con tres Avenger en este ataque, en el que lanzaron cuatro torpedos contra el *Kinugasa* de 9.000 toneladas. Mientras los TBF se alejaban del blanco, el crucero pesado quedó ardiendo profusamente en su camino hacia el fondo.

Los buques de transporte japoneses fueron sometidos a un ataque aéreo continuo y sin piedad. Henderson Field tenía que haber quedado inutilizado por un bombardeo pesado, pero la muy castigada pista aérea

seguía operativa. En la última acción importante de Estados Unidos con torpedos de esta campaña, el jefe del VT-10, Lt Albert *Scoofer* Coffin, mandó siete aviones del VT-10 en un ataque devastador contra una columna de buques de transporte. Los pilotos del *Enterprise* consiguieron tres impactos que hundieron dos buques.

Al final del día la acción japonesa había quedado prácticamente frustrada. Aunque en aquel momento nadie lo sabía todavía, el fracaso de la acción de refuerzo había marcado la última crisis a la que se enfrentaron los estadounidenses en Guadalcanal. Pasarían otros tres meses antes de que la isla se declarara segura, pero el resultado ya no era incierto por más tiempo.

La Infantería de Marina

Gradualmente fueron llegando más y más TBF de la Infantería de Marina a las islas Salomón. Tres escuadrones operaban desde la cabeza de playa avanzada en la pista de Torokina a comienzos de noviembre de 1943 como los VMTB-143, -232 y -233, unidades de apoyo de la infantería, en Bougainville. Estos mismos escuadrones participaron muy activamente en la reducción del complejo aeronaval japonés de Rabaul, Nueva Bretaña, hasta bien entrado 1944.

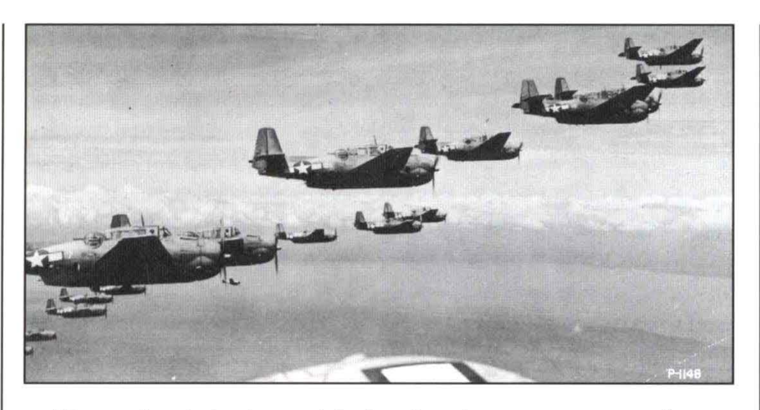
En el verano de 1944 el VMTB-242 se unió al VMTB-131 (anteriormente reasignado como escuadrón torpedero) para proporcionar el apoyo aéreo próximo a las compañías de fusileros de la Infantería de Marina en las islas Marianas. Lester T. Ludwig estaba todavía con el -242 y describe así aquella transición:

"Nos enviaron a Pearl Harbor para más adiestramiento en las patrullas antisubmarinos. Después de regresar al Pacífico Sur nuestros nuevos TBM fueron equipados con cargas de profundidad y proyectiles. A continuación, nuestro escuadrón fue enviado a las islas Marianas para ayudar a las fuerzas terrestres de la Infantería de Marina que volaban desde la isla de Tinian. También comenzamos las misiones de patrullas antisubmarinos".

"En marzo de 1945 llegó una notificación de que la Infantería de Marina había desembarcado en la playa sur de Iwo Jima y que se estaba abriendo paso hacia el norte. Ésta fue la clave para que nosotros despegáramos. Disponíamos de combustible suficiente para volar de Tinian hasta Iwo (unos 1.280 kilómetros), y si el campo de aviación no era seguro aterrizaríamos en un portaaviones próximo a la costa. Cuando nos aproximamos a Iwo Jima todo lo que pudimos ver fue humo y polvo. Mientras volábamos sobre la isla llamé a nuestro piloto y le pregunté dónde se encontraba la pista aérea porque todo parecía igual, todo destrozado. Conseguimos aterrizar entre los agujeros de los proyectiles, repostamos combustible y cargamos las bombas que se habían traído desde la playa. Realizamos el apoyo terrestre para las líneas del frente hasta que la isla estuvo segura. Entonces reanudamos nuevamente las patrullas antisubmarinas hasta nuestro regreso a Tinian".

El Cpl Lester T. Ludwig fue tirador de los TBF con el VMTB-242 durante 1944-1945. Su primer periodo de combate lo pasó en Bougainville, en las islas Salomón superiores y posteriormente realizó misiones sobre las islas Marianas y las islas Bonin. Ludwig sobrevivió a dos aterrizajes forzosos, uno en Bougainville y otro en Iwo Jima, en su carrera durante la guerra.





La uniformidad de los distintivos indica que éste era un escuadrón de la Marina de 16 o más TBF a finales de 1943. Destaca el solitario SBD que maniobra por la izquierda de la formación.

"En aquel periodo el escuadrón fue alertado para estar preparado para partir de nuevo (los rumores indicaban Formosa (Taiwan)), pero otro escuadrón nos relevó y el VMTB-242 regresó a Estados Unidos".

"En ocasiones a los TBF y a los TBM se les llamaba los 'ataúdes volantes', pero nosotros, los tripulantes, sentíamos que eran los aviones más seguros en los que se podía volar. El enorme motor era digno de confianza y la gran bodega de bombas soportaba el agua y los aterrizajes forzosos muy bien. Mi segundo aterrizaje forzoso fue en Iwo Jima y, afortunadamente, tampoco hubo heridos".

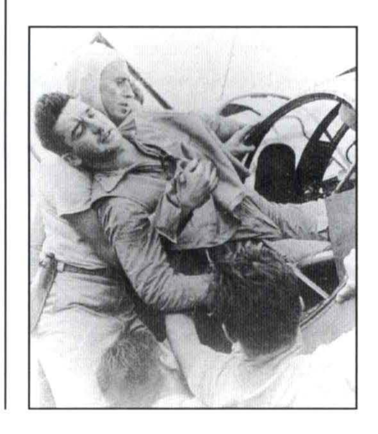
En el Pacífico central el VMTB-134 participó en la sangrienta conquista de Peleliu en agosto de 1944. Al operar en el radio de acción del tren de aterrizaje en el frente los aviadores de la Infantería de Marina bromeaban con que apenas tenían tiempo de subir las ruedas antes de llegar a la zona del blanco.

La campaña de Okinawa (operación *Iceberg)* también contó con la participación de los TBM de la Infantería de Marina. Tras comenzar en abril de 1945 la Fuerza Aérea Táctica de Okinawa no sólo proporcionó el apoyo directo a la Infantería de Tierra y de Marina, sino que también patrulló el océano circundante. Los veteranos VMTB-131 y -232 de las islas Salomón también participaron muy activamente.

Finalmente, los Avenger de la Infantería de Marina con base en los portaaviones también hicieron sentir su presencia. El VMTB-233 apoyó los desembarcos de Okinawa desde el segundo *Block Island*, mientras que el -143 a bordo del *Gilbert Islands*, atacó de igual forma las Ryukyus antes de trasladarse a la operación de Balikpapan. Otras dos unidades de TBM de los "cuellos de cuero" (Infantería de Marina) que participaron en los combates fueron el VMTB-234 en el *Vella Gulf* y el -132 a bordo del *Cape Gloucester*. Estos últimos CVE (portaaviones de escolta) fueron encargados de las operaciones en el Pacífico central y en el mar de China oriental, respectivamente. Irónicamente, a pesar de la designación específica como VMTB (escuadrón de bombarderos torpederos de la Infantería de Marina), aparentemente ninguno de estos escuadrones utilizó los torpedos en combate después de la campaña de las islas Salomón.

Sin embargo, tal fue la participación de la Infantería de Marina en los ataques pesados que en la Base Aérea de la Infantería de Marina (MCAS) en El Toro y en Santa Bárbara, California, había seis escuadrones de adiestramiento para los TBM. Además, hasta nueve escuadrones operativos estaban preparándose para despliegues en el extranjero cuando por fin acabó la guerra del Pacífico.

El tirador herido del VT-12 Kenneth Bratton, de regreso de uno de los ataques de noviembre de 1943 contra Rabaul, es ayudado por un tripulante de la cubierta de vuelo del *Saratoga* a salir de la torreta. Las dos misiones realizadas el 5 y el 11 de noviembre provocaron consecuencias catastróficas en varios buques de guerra japoneses, que liberaron su presión contra la cabeza de playa de Bougainville. En aquellas operaciones se perdieron once TBF con base en los portaaviones por diversas causas.



EL PACÍFICO CENTRAL

Desde finales de 1943 llegaron a las unidades de la flota cada vez más TBF-1C. Inmediatamente se reconocieron y se explotaron la elasticidad del diseño del Avenger y su polivalencia operativa y en ningún ámbito tanto como en las funciones nocturnas.

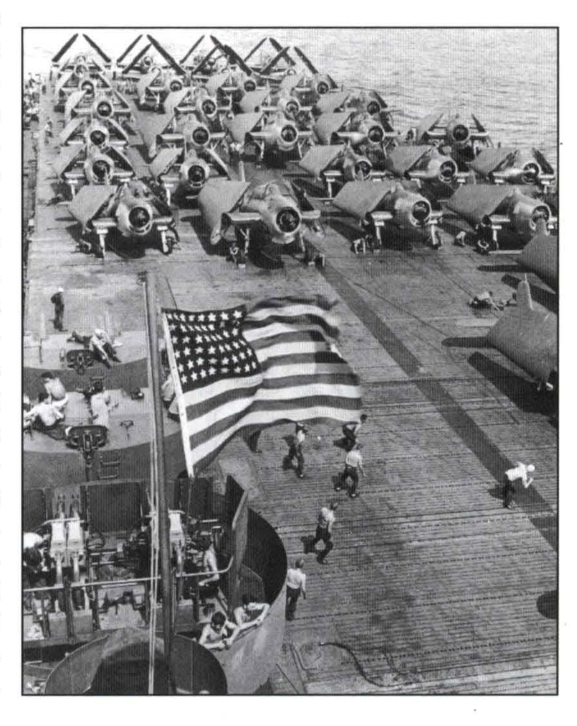
Durante la operación de las islas Gilbert de noviembre de 1943, el jefe del grupo aéreo del *Enterprise* hizo entrar en combate a sus equipos de *Black Panther*. El Lt Cdr E. H. *Butch* O'Hare ya era un legendario piloto de caza, pero adiestró a sus *Panther* seleccionados uno a uno para las interceptaciones nocturnas de aviones enemigos. Con un Avenger equipado con radar que guiara a dos F6F-3 Hellcat convencionales el plan consistía en disponer de controladores a bordo de los buques que colocaran a los equipos mediante los vectores sobre los bombarderos japoneses, momento en el cual los operadores de radar de los TBF completarían la interceptación.

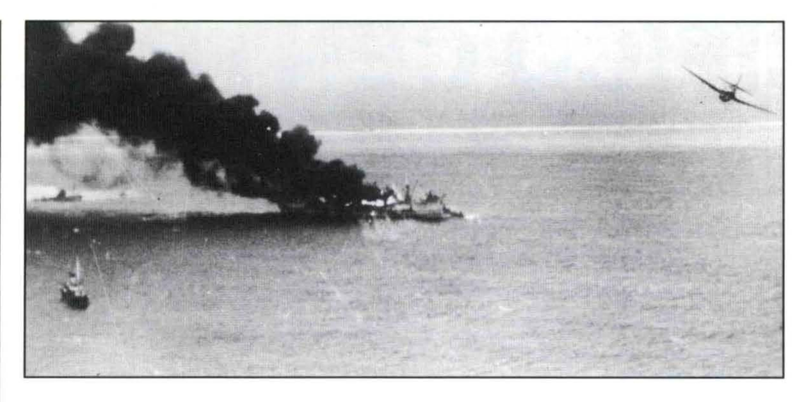
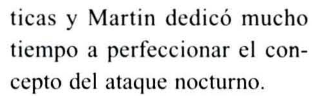
La primera prueba llegó la noche del 26 de noviembre. O'Hare y su punto del VF-2, formando equipo con el Lt Cdr John C. Phillips del VT-6, persiguieron a los Mitsubishi G4M *Betty* en aproximación en una oscuridad creciente. El operador de radar de Phillips, Lt(jg) H. B. Rand, colocó a Phillips sobre los dos *Betty*, uno después del otro. Los cazas no estaban bien posicionados para atacar, así que Phillips se abrió paso hasta el alcance mínimo y derribó a los dos con las ametralladoras de 12,7 mm montadas en las alas.

Tras una llamada de reunión, los Hellcat de O'Hare se juntaron con los Avenger cuando aparecieron más *Betty*. En un breve y confuso intercambio nocturno de disparos, el tirador del TBF y uno o más *Betty* intercambiaron sus fuegos. Las pruebas indican que O'Hare, entre el TBF y los japoneses, fue alcanzado por el fuego de las ametralladoras de un *Betty* que se encontraba por encima y por detrás de él. Su F6F descendió planeando, se le fue viendo cada vez menos y desapareció para siempre. Phillips murió en combate poco después, pero O'Hare y él habían demostrado el concepto de los cazas nocturnos con base en los portaaviones.

Mientras tanto, otro aviador del *Enterprise* estaba desarrollando el considerable potencial de ataque nocturno del Avenger. El Lt Cdr William I. Martin, anteriormente en el VS-10, había asumido el mando del VT-10 durante la reparación del buque en 1943 en la costa oeste. Ya como joven oficial había escrito el primer manual de instrucción con instrumentos para los aviadores de los portaaviones y en 1944 fue reconocido como la autoridad de la Marina en esta materia. Asimismo, durante la instrucción en la Base Aeronaval (NAS) de Seattle, Washington, los experimentos con el radar aerotransportado demostraron que se podían detectar los buques a una distancia de 35 a 50 millas náu-

Un típico grupo aéreo de la clase *Essex* se prepara para el lanzamiento de la dotación de una cubierta de al menos 12 cazas F6F, 14 TBF-1C Avenger y 7 SB2C-1 Helldiver. Aquí resulta evidente la completa coreografía de la cubierta de vuelo, esencial para conseguir la salida de una misión: los hombres de los calzos preparados para poner en movimiento los aviones, los directores trabajando como "guardias de tráfico" y los que manejan los aviones de pie para ayudar a desplegar las alas dobladas.



ticas y Martin dedicó mucho tiempo a perfeccionar el concepto del ataque nocturno.

Uno de los pilotos más entusiastas de Martin fue el Lt(jg) Charles E. Henderson III, que recuerda cómo:

"Protegido por un joven y agresivo almirante de nombre Arthur Radford, Bill nos exigía mucho. Ninguna otra cosa que no fueran las operaciones nocturnas y los instrumentos. Por entonces en Maui, realizamos largas exploraciones nocturnas y ataques contra buques propios. Mientras se desarrollaban nuestras destrezas, mejoramos nuestros equipos. La imaginación de Bill nos llenaba de innovaciones. Reagrupamos los instrumentos, desarrollamos la iluminación roja indirecta, un timbre de alarma en nuestros altímetros de radio y un alza de mira nocturna. Lo que no pudimos conseguir con solicitudes, lo robamos".

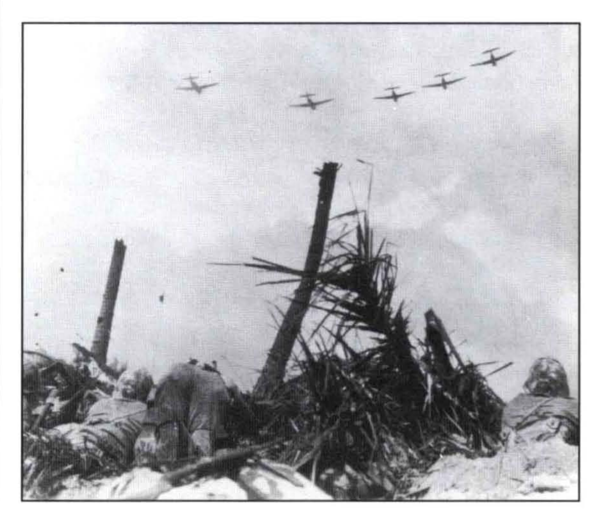
Un TBF realiza una pasada sobre un buque mercante japonés incendiado durante el ataque contra el atolón de Kwajalein el 4 de diciembre de 1943. Esta operación inauguró una serie de ataques contra las instalaciones aeronavales enemigas en las islas Marshall; los escuadrones de Avenger realizaron las misiones de apoyo terrestre en aquella operación de un mes de duración contra los atolones de Wotje, Maloelap y "Kwaj".

Irónicamente, después de meses de preparación, Martin no pudo realizar la primera misión de combate nocturna de su escuadrón debido a la rotura de un codo que se produjo en un partido de béisbol. Sin embargo, él describió el éxito histórico del VT-10 en el atolón de Truk en la noche del 16-17 de febrero de 1944:

"El escuadrón estaba tan bien adiestrado que realmente no era necesario que yo estuviera allí. El Lt Van Eason mandó la misión y utilizó lo que nosotros denominábamos como el ataque normal. Se cogía un punto inicial y los aviones se separaban en un par de minutos para luego regresar a un punto de reunión para la vuelta al portaaviones. Esto proporcionaba un cierto apoyo mutuo y la navegación compartida".

"Nuestros 12 aviones estaban allí, buscando el tráfico marítimo japonés y cada uno con cuatro bombas de 228 kg. Todos ellos realizaron cuatro pasadas y no desaprovecharon ninguna de ellas. Nuestro ataque normal era a 250 pies y a unos 150 nudos indicados, de tal forma que pudiéramos mantener una altitud constante. Disponíamos de un procedimiento mediante el cual cuando el blanco desaparecía por debajo se contaba 'one alligator two' y se colocaba una bomba, alcanzando casi siempre la línea de flotación de un buque. Las bombas tenían un ligero retardo de tal forma que solían penetrar en el casco de un buque mercante permitiendo que el avión pasara por encima antes de explotar".

El significado del apoyo aéreo próximo. La Infantería de Marina de Estados Unidos observa una escuadrilla de cinco Avenger atacando las posiciones japonesas en la punta norte de la isla de Namur a comienzos de febrero de 1944. Escenas como ésta se repitieron en todo el Pacífico central al proporcionar los TBF la cobertura aérea táctica para la infantería estadounidense en diversas campañas.



"De cualquier forma, nuestros aviones consiguieron la sorpresa y seleccionaron los blancos cuidadosamente. Había un buque hospital allí al que no deseábamos alcanzar para lo cual disponíamos de una información bastante buena sobre dónde se encontraba. Creo que los 12 aviones alcanzaron a 13 buques japoneses, que resultaron hundidos o encallados, y nosotros perdimos un TBF. Luego me dijeron que después de la guerra los japoneses confirmaron que nues-

tro cálculo de los daños infligidos había sido preciso. Con todo, lo mejor fue que la mitad de nuestras bombas fueron impactos aquella noche. Era más de lo que normalmente se consigue durante un ataque diurno, con el mayor número de bajas que conlleva".

El mar de las islas Filipinas

Las dos batallas navales más grandes de la II Guerra Mundial tuvieron lugar en la amplia extensión del Pacífico occidental denominada mar de las islas Filipinas. Se produjeron con cuatro meses de separación y participaron cientos de buques de guerra y miles de aviones. Nunca se volverán a ver más de este tipo.

La primera batalla del mar de las islas Filipinas, más conocida en los círculos de la aviación como el "Gran tiro al pato de las islas Marianas", tuvo su estallido en la invasión estadounidense de Saipan. Con Guam y Tinian, Japón también consideraba como una pérdida importante Saipan si quedaba alguna esperanza de detener el avance aliado. Por lo tanto, la Marina Imperial salió del escondite por vez primera en casi dos años. Los japoneses enviaron nueve portaaviones y numerosos escoltas para contestar a los desembarcos en Saipan en junio de 1944. El jefe de los portaaviones estadounidenses, vicealmirante Marc Mitscher, disponía de 15 portaaviones con 900 aviones a bordo, incluidos 185 TBF y TBM. Además, la Agrupación Táctica 52 desplegó ocho portaaviones de escolta en dos agrupaciones con un total de 83 Avenger.



Entre los portaaviones de escolta que participaron en la primera fase de la campaña del Pacífico central se encontraba el *Natoma Bay*, que controlaba el Escuadrón Mixto 63. Estos TBF-1C, a los que se puede ver sobre el atolón de Wotje el 9 de febrero de 1944, llevan unos distintivos de escuadrón poco habituales, tanto en lo que se refiere a una franja vertical paralela a la línea de la bisagra del timón como a la composición alfanumérica en el fuselaje.

La batalla de las islas Marianas

Los Avenger de la Agrupación Táctica 58 de Mitscher y las agrupaciones de portaaviones de escolta pasaron los primeros días de la campaña en tareas rutinarias: bombardeos, apoyo terrestre, patrullas antisubmarinos y reconocimiento. En la gran batalla aérea del 19 de junio, las 15 unidades de Hellcat derribaron a los grupos aéreos japoneses cuando éstos atacaron en cuatro ocasiones la fuerza de portaaviones rápidos. Hasta el día 20 los TBF no desempeñaron un papel más importante en la batalla, aunque entonces fue crucial.

Los submarinos de Estados Unidos habían hundido dos portaaviones japoneses el día 19, pero los siete restantes huyeron hacia el oeste después de haber perdido la mayor parte de sus aviones. Durante toda la mañana y la tarde del día 20, los TBF y los F6F buscaron al enemigo en retirada sin éxito. Parecía que la presa escaparía sin entrar en combate.

Entonces, a las 14:50, dos equipos de exploración del Grupo Aéreo 10 establecieron un contacto lejano al oeste. Cada equipo estaba compuesto por dos Avenger y un Hellcat y estaban mandados por el Lt Robert S. Nelson y el Lt(jg) Robert R. Jones. Nelson fue el primero que se dio cuenta de unas ondulaciones en el horizonte ligeramente a la izquierda de la dirección de su escuadrilla. Los aguaceros entorpecían la visibilidad, pero el Lt(jg) Ed Laster del equipo de Jones, que también pilotaba un TBF, avis-

tó la flota enemiga unos pocos minutos más tarde desde el sector adyacente. Los dos equipos del *Enterprise* se habían aproximado a la flota desde direcciones opuestas. A los pocos minutos, Nelson y Jones comunicaron la posición del vicealmirante Ozawa a Mitscher.

Mientras Nelson permanecía en la zona ampliando el contacto y actualizando los informes, Jones realizó la exploración para la Agrupación Táctica 58, repitiendo el mensaje. Él recuerda cómo:

"La visión de los TBF en vuelo y de otros aviones de ataque pasando en rumbos opuestos a mucha altura era de lo más impresionante y la mayoría recordamos claramente los acontecimientos de aquel día".

Sí que fue impresionante ya que se habían lanzado 230 aviones desde la Agrupación Táctica 58 (TF-58) tras la recepción de los informes de los Avenger. Entre los grupos de ataque se encontraban 54 Avenger de 10 portaaviones. Excluyendo los abandonos, el *Yorktown* y el *Bunker Hill* lanzaron ambos ocho aviones. Siete despegaron desde el *Wasp*, seis desde el *Lexington* y cinco desde el *Enterprise*. Tres portaaviones ligeros (el *Belleau Wood*, el *Monterey* y el *Cabot)* aportaron cuatro cada uno. Finalmente, el VT-51 del *San Jacinto* envió dos aviones torpederos. Sin embargo, menos de 20 Avenger estaban armados con torpedos. El resto llevaba bombas de 228 kg.

Cinco Avenger suspendieron la misión por problemas mecánicos; dos del VT-1, otros dos del VT-2 y uno del VT-16. Eso dejaba 54 TBF/TBM para atacar a la flota japonesa justo cuando el rojo sol se estaba poniendo sobre el horizonte occidental del mar de las islas Filipinas.

Los japoneses sabían que serían atacados y organizaron una Patrulla de Combate Aéreo (CAP) lo más importante posible: unos 75 aviones. La mayor parte eran cazas A6M5 Zero, pero los defensores también incluyeron algunos bombarderos de vuelo en picado.

A pesar de la gran disparidad de fuerzas, por lo general los pilotos japoneses se mostraron agresivos. El VT-2 del *Hornet* fue la única unidad de TBF que no se enfrentó a la aviación enemiga; los otros escuadrones torpederos comunicaron ataques de 43 enemigos, pero los Hellcat de escolta dieron buena cuenta de los aviones de ataque. Sólo dos escuadrones de TBF fueron molestados con la suficiente gravedad como para disparar en defensa propia. El VT-10 del *Enterprise* vio 12 enemigos y dos tiradores dispararon contra los que se situaron lo suficientemente cerca. Un Zero cayó al agua, pero el VT-16 del *Lexington* no tuvo tanta suerte. Atacado por detrás y desde arriba por 11 cazas, el resultado fue igual con un Zero y un Avenger derribados.

El desafortunado aviador del *Lexington* fue el Lt(jg) Warren E. McLellan, el único piloto de los TBF derribado por un avión enemigo sobre la flota japonesa. Pero su suerte no fue mala del todo. McLellan y sus dos tripulantes sobrevivieron 22 horas en el agua antes de ser rescatados y regresar al CV (portaaviones) 16.

El Zeke derribado por la unidad de McLellan se le reconoció al tirador de la torreta del avión del oficial al mando. El AMM1/c J. W. Webb, que volaba con el Lt Norman A. Sterrie, vio al Zeke realizar una pasada horizontal desde la posición de las 5:30 cuando el VT-16 se retiraba de su ataque. Webb no pudo bajar lo suficiente las ametralladoras de 12,7 mm para disparar durante la pasada del Zeke, pero el japonés tampoco consiguió ningún impacto. Mientras el caza se alejaba, ascendió ligeramente y Webb dis-

paró unos 20 proyectiles contra las partes inferiores. El Mitsubishi comenzó a arder, cayó al agua en un ángulo de 45° y explotó.

Aunque sólo se perdió un Avenger por culpa de la aviación enemiga, tres cayeron ante la pesada y variada artillería antiaérea. Dos de los TBF del VT-1 del *Yorktown* fueron derribados y el VT-24 del *Belleau Wood* también sufrió una baja ante el fuego antiaéreo. Pero las tripulaciones del VT-24 consiguieron los mejores resultados.

El Grupo Aéreo 24 lanzó 12 aviones: ocho Hellcat y cuatro Avenger. Al mando de la sección de TBF se encontraba el Lt(jg) George P. Brown con los Lt(jg) Warren R. Omark, Benjamin C. Tate y W. D. Luton. Los cuatro TBF-1C estaban armados con torpedos.

Omark recuerda cómo se desarrolló el ataque contra el blanco principal: "*Brownie*, Ben Tate y yo nos abrimos en abanico para aproximarnos desde ángulos diferentes. El rumbo del ataque nos llevó sobre la remota barrera de destructores, luego sobre los cruceros y, finalmente, sobre los acorazados. Había que penetrar esta barrera para llegar al alcance adecuado para el lanzamiento de los torpedos contra los portaaviones. El fuego antiaéreo era muy intenso y yo hice todas las acciones evasivas que pude para evitar los impactos".

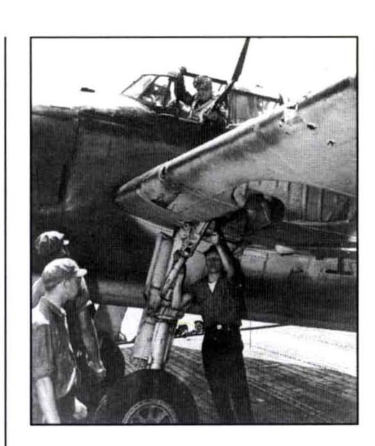
"Durante el ataque, el avión de *Brownie* fue alcanzado (por la artillería antiaérea) y se incendió. Creo que entonces tuvo lugar una de esas notables historias de la guerra. George Platz y Ellis Babcock eran los dos tripulantes del avión de *Brownie* y al saber que su avión estaba en llamas e incapaces de hablar con *Brownie* por el intercomunicador se lanzaron en paracaídas y realmente fueron testigos del ataque desde el agua. Permanecieron allí toda la noche y fueron localizados y rescatados al día siguiente por los aviones de búsqueda".

"Llegamos a unos 400 pies del agua para conseguir un lanzamiento satisfactorio de nuestros torpedos y los lanzamos en los rumbos convergentes que presumiblemente no permitirían que el portaaviones realizase acciones evasivas. Platz y Babcock comentaron posteriormente que sí alcanzamos al portaaviones y que más tarde se hundió. Se comunicó que se trataba de un portaaviones de la clase *Hayataka*, pero más tarde nos enteramos de que era un buque de la clase *Hiyo*".

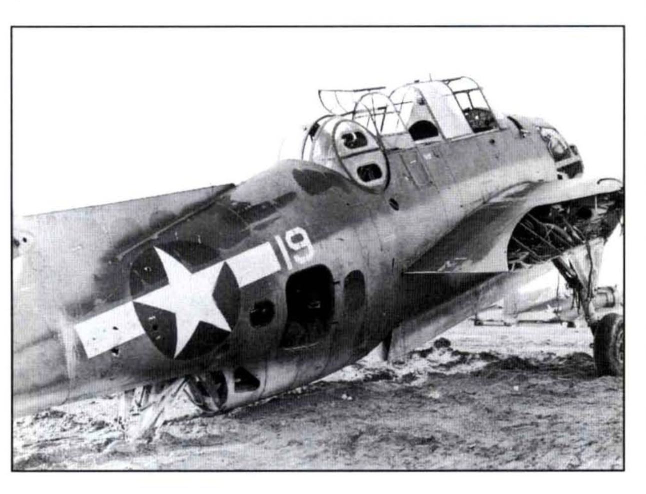
Esta última información era correcta. De hecho, no hubo ninguna clase *Hayataka* en la Marina Imperial; el error fue probablemente un error de traducción de la inteligencia de Estados Unidos. El VT-24 atacó al propio *Hiyo*, el buque insignia de esta clase que desplazaba más de 24.000 toneladas y medía unos 720 pies en total.

El Lt(jg) Ben Tate también sufrió una experiencia angustiosa durante el ataque:

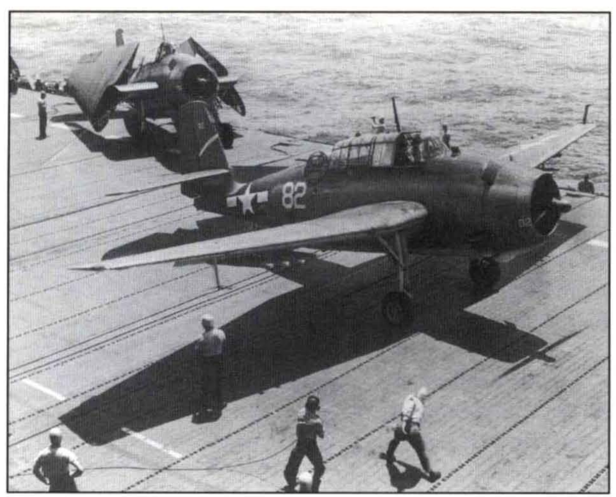
"Mientras descendía por el lateral del portaaviones creí ver proyectiles trazadores en la cabina. Decidí que se trataba de una falsa ilusión hasta que uno impactó en mi mano, destrozando unos cuantos centímetros de la parte superior de la palanca. Me retiré junto a un acorazado que disparaba andanadas contra el agua por delante de mí, pero cuando llegué a las zambullidas no pasó nada. Sí recuerdo que cuando el



El Lt Robert R. *Railroad* Jones desciende del avión después de aterrizar sano y salvo de vuelta a bordo del *Enterprise* tras una difícil misión sobre Truk el 16 de febrero de 1944. Mientras Jones sale de la cabina, los tripulantes del VT-10 inspeccionan los daños de la artillería antiaérea en su TBF-1C, que tiene agujeros tanto de entrada como de salida en el borde de ataque del ala izquierda.



El precio material de la victoria no sólo se medía en buques hundidos y aviones derribados. El TBF-1C BuN° 24412 descansa en la playa de Gnome, Nueva Caledonia, en diciembre de 1943 tras habérsele retirado la mayor parte de su equipo útil: los paneles exteriores del ala, las "plumas de la cola", las compuertas de acceso, el armamento y algunos instrumentos.



Con las aletas del capot abiertas para su enfriamiento y con los *flaps* de las alas parcialmente extendidos para una elevación máxima, el *Coal 82* recibe la señal de "adelante" del oficial de despegues del *Yorktown* durante la operación *Forager* en las islas Marianas en junio de 1944.

acorazado disparaba sus andanadas, todo el lateral del buque parecía rojo".

Al igual que a Omark, a Tate le persiguieron los Zero, pero los evitó en las nubes. Al dirigirse hacia el punto de reunión, se encontró con Brown, que volaba erráticamente en una oscuridad creciente. Tate intentó mantener a Brown a la vista, pero finalmente perdió su pista y siguió solo. Cuando el TBF, con daños de combate, se quedó sin combustible cerca de la agrupación táctica, Tate realizó un amerizaje perfecto. Fue rescatado al día siguiente con su tripulación.

Mientras tanto, Warren Omark se había unido al TBF, ennegrecido por el fuego, de Brown y volaron brevemente en formación, con la esperanza de guiarle hasta la seguridad. Sin embargo, evidentemente Brown estaba herido y no pudo mantener el rumbo, perdiéndose en la oscuridad. Omark regresó a la TF-58 calculando a ojo y aterrizó a bordo del *Lexington* después de más de cinco horas en el aire:

"Pasamos allí la noche y salimos al día siguiente para regresar al *Belleau Wood*. Allí nos enteramos de que Ben Tate y Luton estaban a salvo y que Platz y Babcock habían sido rescatados, pero que *Brownie* había desaparecido. Posteriormente nos comunicaron que habíamos hundido el portaaviones japonés".

El *Hiyo* fue el único portaaviones que se perdió en aquel ataque de 200 aviones. Los TBF, SBD y SB2C que llevaban bombas dañaron a otros, pero este trío del VT-24 con sus torpedos reclamó la única victoria contra un buque combatiente. El Grupo Aéreo 14 del *Wasp* hundió un par de petroleros, pero, por lo demás, la Marina Imperial tuvo suerte de escapar de las islas Marianas sin más bajas.

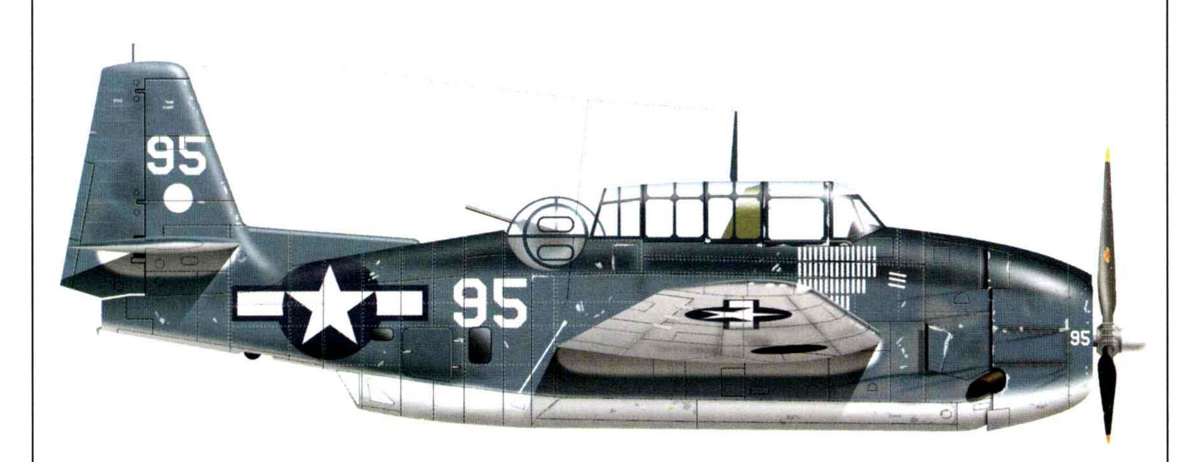
A cambio, se perdió casi la mitad de los 227 aviones estadounidenses de la misión. Sólo unos 20 se atribuyeron a la acción del enemigo; la mayoría se hundió en el agua sin combustible o quedaron destrozados en accidentes de aterrizaje. Las bajas entre los TBF y los TBM fueron las habituales, cuatro derribados sobre la flota japonesa y 25 desaparecidos por causas operativas. Esto totalizó un 53% de los Avenger que habían realizado el ataque. Pero el eficaz trabajo de rescate mantuvo las bajas humanas en menos de 50 pilotos y tripulantes aéreos. Podía haber sido mucho peor.

El Ens F. T. Long del Escuadrón Torpedero 2 destrozó el TBM-1C BuNº 45593 en un aterrizaje forzoso a bordo del *Hornet* el 19 de junio. El Número 93 ya había sufrido daños anteriores, que quedan evidenciados por el parche todavía sin pintar en el timón.



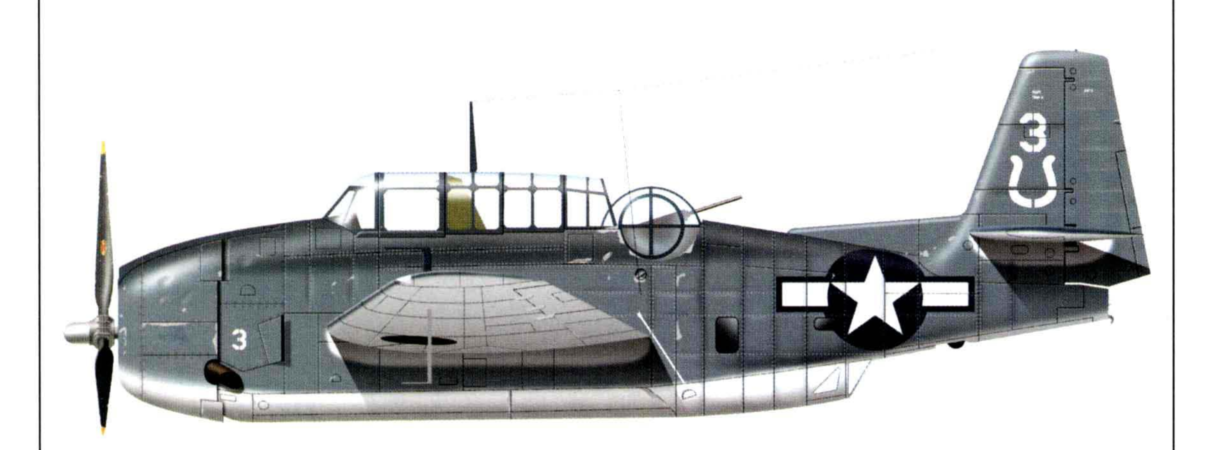
De las 29 bajas, tres fueron arrojados por la borda del *Enterprise*, del *Cabot* y del *Hornet*. Las bajas más importantes entre el personal en aquella misión las sufrió el Torpedo 1, que perdió a seis hombres en combate. Otros cuatro aviadores desaparecieron por causas operativas, incluida una tripulación del VT-8 que fue vista por última vez en la zona de la TF-58.

Sin embargo, la operación de rescate de la Quinta Flota resultó ser un éxito espectacular. Al menos 67 pilotos o tripulantes de los Avenger fueron rescatados del océano, incluidos 56 por parte de los



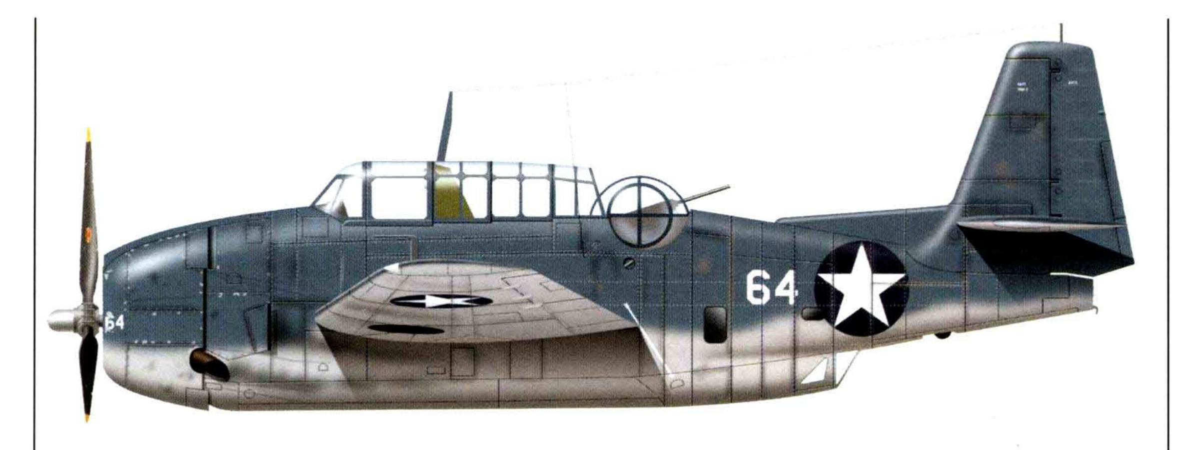
TBF-1C Blanco 95 del VT-2, USS *Hornet* (CV 12), agosto de 1944

Cuando el Grupo Aéreo 2 se aproximó al final de su prolongado despliegue a bordo del segundo *Hornet,* este TBF había alcanzado un récord poco frecuente. En la parte derecha aparecen 53 bombas de misiones de ataque y tres perfiles que indican los ataques con torpedos contra los buques japoneses. En aquella fase de la guerra era una proporción raramente elevada de misiones con torpedos frente a las de bombardeo. El Torpedo 2 participó en la batalla del Mar de las islas Filipinas y, sin duda, en uno de los ataques de los torpederos que tuvo lugar durante el ataque contra la flota japonesa en la tarde del 20 de junio de 1944.



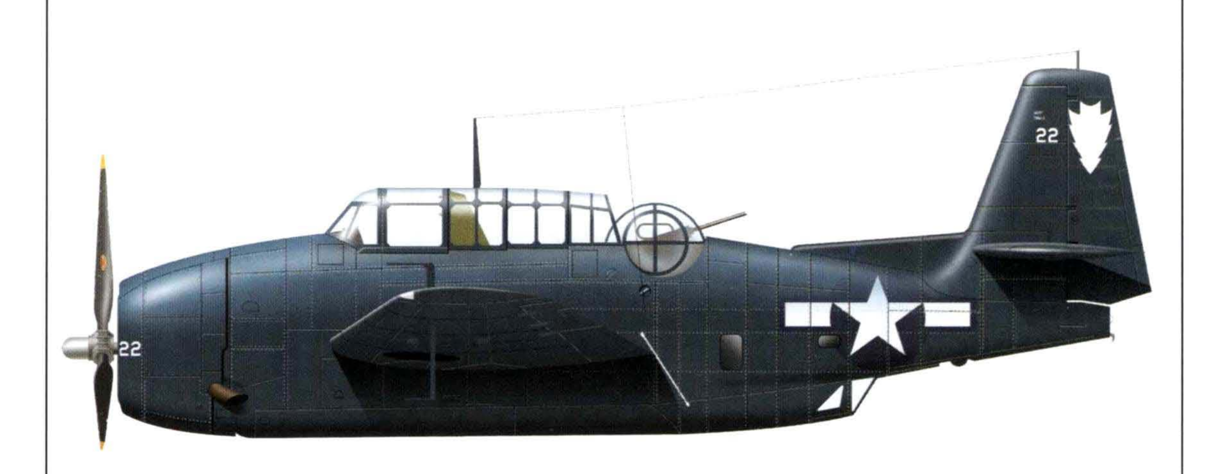
TBF-1C Blanco 3 del VT-7, USS *Hancock* (CV 19), finales de 1944

El Grupo Aéreo 7 del *Hancock* portó este característico emblema, descrito de diversas formas como una herradura de caballo o como el signo omega, durante su despliegue de combate desde octubre de 1944 hasta enero de 1945. El VT-7 fue poco habitual al colocar el número de avión en la plancha de acceso por detrás del capot del motor, en lugar de llevarlo más alejado por delante en el morro.



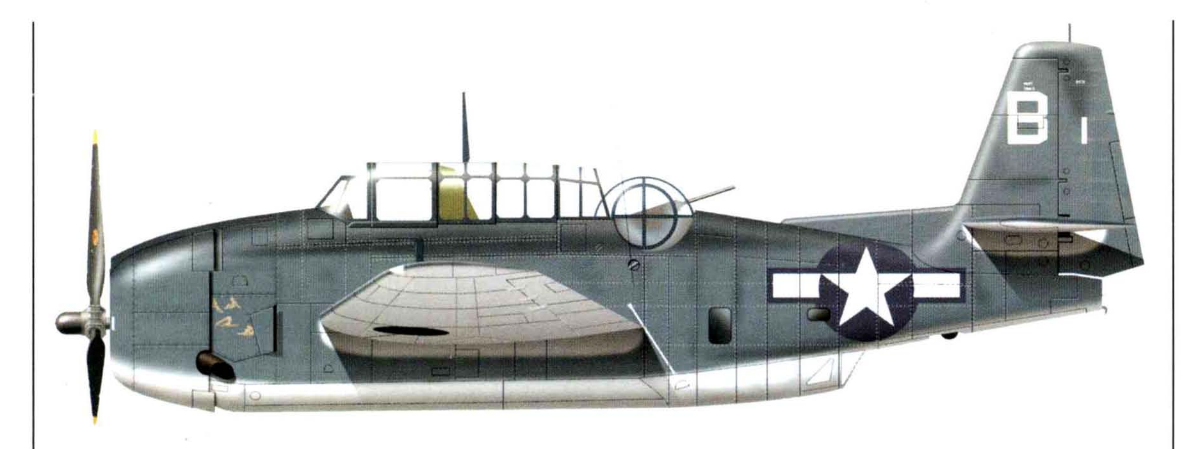
TBF-1 Blanco 64 del VT-8, USS *Saratoga* (CV 3), septiembre de 1942

El Torpedo 8, un escuadrón original de TBF, resurgió de su desventurada presentación en Midway para convertirse en una de las unidades más notables de Avenger. Este escuadrón, reorganizado en Hawai durante junio de 1942, llegó a bordo del *Saratoga* a tiempo para los desembarcos de Guadalcanal en agosto y participó en la batalla de portaaviones de aquel mismo mes. Este TBF-1 lleva los colores típicos de 1942, gris azulado sobre gris medio por debajo. Las anteriores letras del escuadrón (8-T-1, por ejemplo) fueron sustituidas por un número de fuselaje genérico.



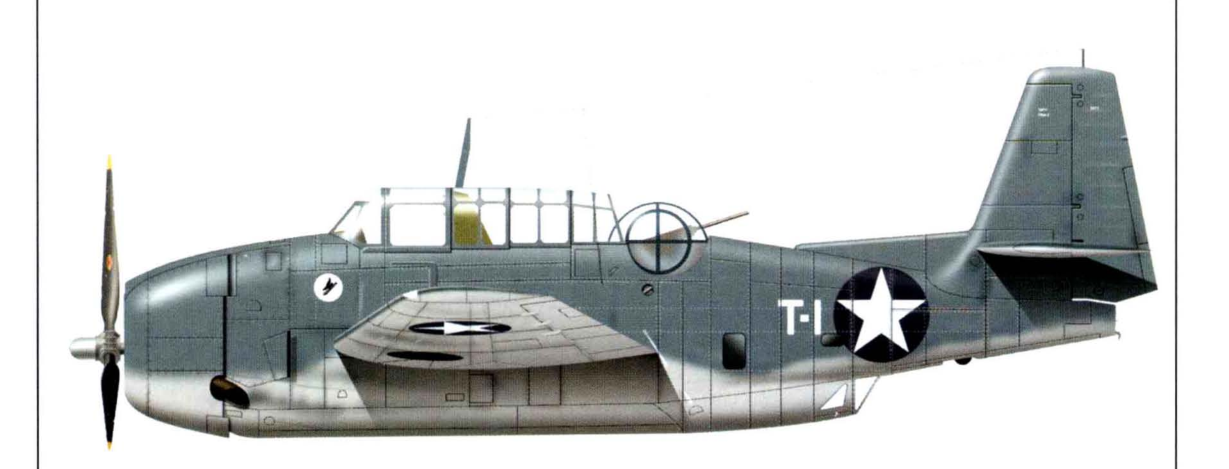
TBM-3 Blanco 22 del VC-8, USS *Nehenta Bay* (CVE 74), febrero de 1945

Probablemente el más característico de todos los distintivos de los portaaviones de escolta fue la punta de flecha invertida del *Nehenta Bay*. El VC-8, embarcado en el CVE-74 en febrero, participó directamente en las operaciones de Iwo Jima y Okinawa. Aquel verano los emblemáticos y geométricos distintivos de cola fueron sustituidos por una serie muy sistemática de franjas y bandas en las alas y en las colas, que permitían a un observador preparado determinar el grupo de CVE al que estaba asignada la unidad y, dentro del grupo, el buque específico y por lo tanto el escuadrón.



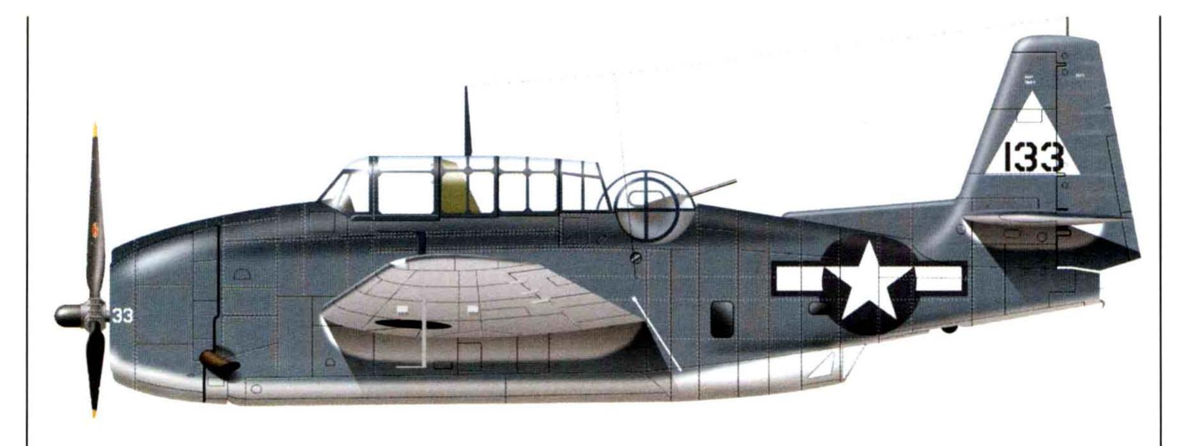
TBM-1C Blanco B1 del VC-10, pilotado por el CO de la unidad, Lt Cdr E. J. Huxtable, USS *Gambier Bay* (CVE 73), octubre de 1944

El Lt Cdr Edward J. Huxtable, un antiguo piloto de los bombarderos en picado, formó el VC-10 y lo mandó en dos despliegues de combate. El VC-10, el único escuadrón asignado al *Gambier Bay*, permaneció en este buque hasta su hundimiento en las proximidades de Samar, en la Batalla del Golfo de Leyte, el 25 de octubre de 1944. Este escuadrón fue poco habitual por el número de TBM y FM que llevaban dibujos en los morros, con el avión del CO el primero como ejemplo. El B1 de *Hux* llevaba cinco pequeñas y diminutas chicas pintadas artísticamente en varias poses. A pesar de haber perdido su buque y todos sus aviones con el hundimiento del *Gambier Bay*, Huxtable reorganizó el escuadrón en 1945 y regresó al Pacífico poco antes del día de la victoria sobre Japón.



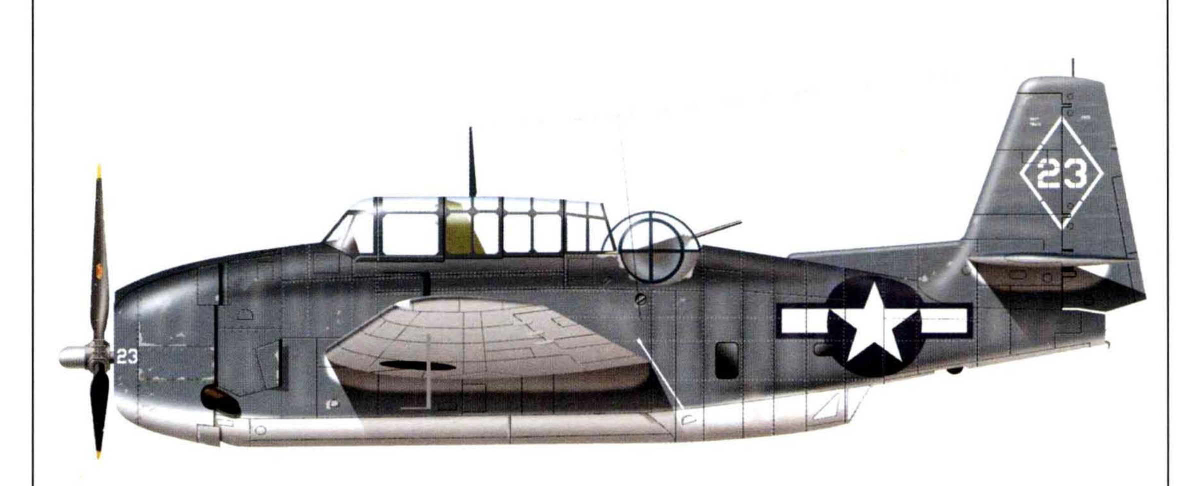
TBF-1 Blanco T-1 del VT-10, pilotado por el CO de la unidad, Lt Cdr W. I. Martin, USS *Enterprise* (CV 6), finales de 1943

Éste fue uno de los Avenger más raros. El Lt Cdr William I. Martin, con mucha experiencia en combate, deseaba más tubos de tiro a vanguardia para los TBF del VT-10 antes de regresar al Pacífico a bordo del *Enterprise* a finales de 1943. Por lo tanto, hizo que el personal de la maestranza montara ametralladoras de 12,7 mm externas en la raíz de cada ala, sincronizadas para disparar a través del arco de la hélice. Esta disposición funcionó satisfactoriamente, pero no fue adoptada por otros aviones. Sin embargo, los TBF-1C disponían de dos ametralladoras de 12,7 mm internas montadas en las alas como equipamiento reglamentario. El emblema único de este escuadrón, la *Brigada del Águila Ratonera*, aparece por delante de la cabina en un disco blanco.



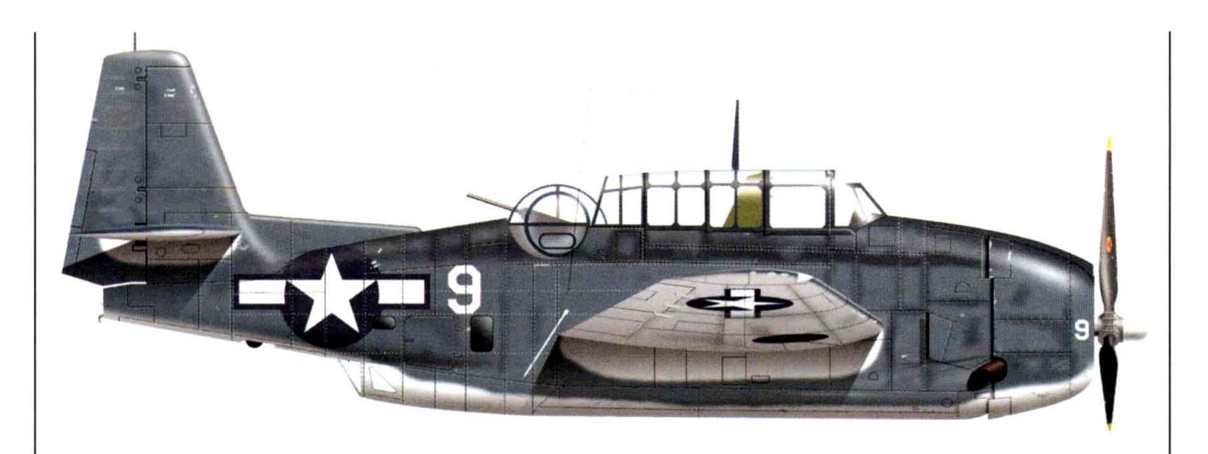
TBM-3 Blanco 133 del VT-20, USS *Lexington* (CV 16), enero de 1945

Los distintivos del escuadrón VT-20 eran poco habituales para este periodo, pero reflejaban la creciente tendencia dentro de la Agrupación Táctica de Portaaviones Rápidos hacia los números de tres dígitos. Este TBM participó en el ataque contra la Indochina francesa el 12-13 de enero de 1945, que marcó la primera vez en casi tres años que los buques de superficie aliados navegaron dentro del mar de China meridional.



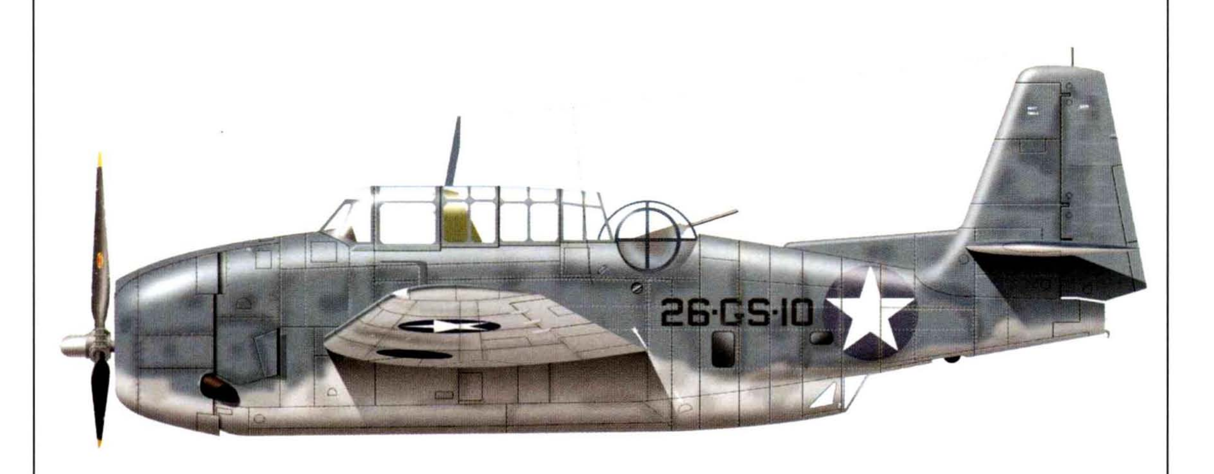
TBM-1C BuNº 46203 Blanco 23 del VC-21, USS *Marcus Island* (CVE 77), agosto de 1944

El Escuadrón Mixto 21 voló desde el portaaviones de escolta *Marcus Island* entre agosto de 1944 y febrero de 1945. Con el nombre de la pequeña isla que fue atacada por los aviones de los portaaviones de EE UU a comienzos de 1942, el CVE-77 participó muy activamente en la campaña de las islas Filipinas. Un Avenger del VC-21 avistó y ayudó a hundir un submarino enano japonés al acecho del crucero que según se dice transportaba al EM del Gen Douglas MacArthur a Luzón en enero de 1945 y, de esta forma, se ganó el aprecio del jefe supremo del teatro de operaciones del Pacífico suroccidental.



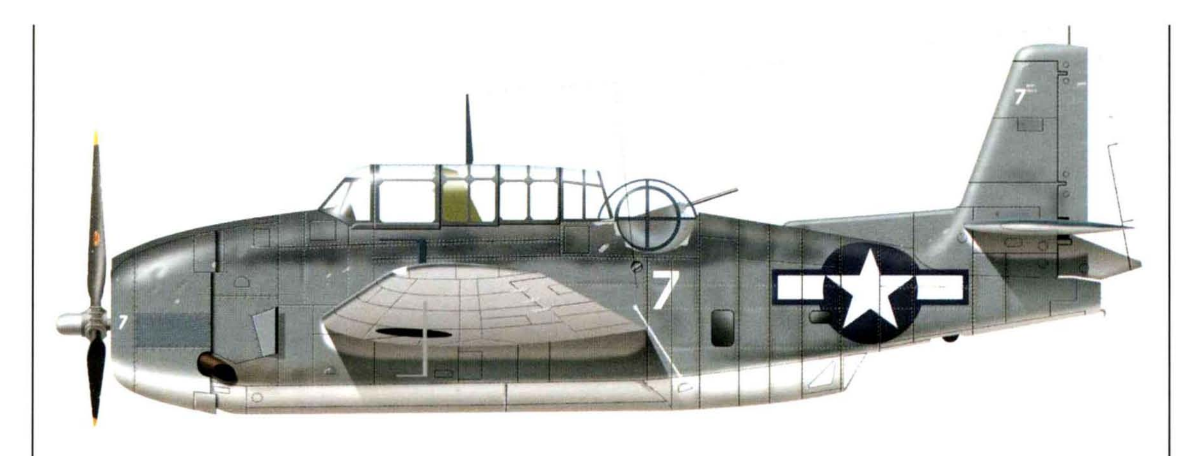
TBF-1C Blanco 9 del VT-24, pilotado por el Lt(jg) Warren Omark, USS *Belleau Wood* (CVL 24), junio de 1944

El VT-24 del *Belleau Wood* fue el único escuadrón torpedero que hundió un portaaviones enemigo solo y sin ayuda. El 20 de junio una sección mandada por el Lt(jg) George Brown atacó el IJNS *Hiyo* durante un ataque al atardecer conocido como la "Misión más allá de la oscuridad". Brown y otros dos pilotos lanzaron sus torpedos contra el portaaviones enemigo y consiguieron al menos un impacto y posiblemente dos (los informes japoneses son contradictorios). El *Hiyo* fue incapaz de controlar los daños y se hundió aquella noche, observado por los dos tripulantes de Brown, que habían saltado en paracaídas cuando el Avenger se incendió. Brown no consiguió regresar a la agrupación táctica y desapareció en el mar.



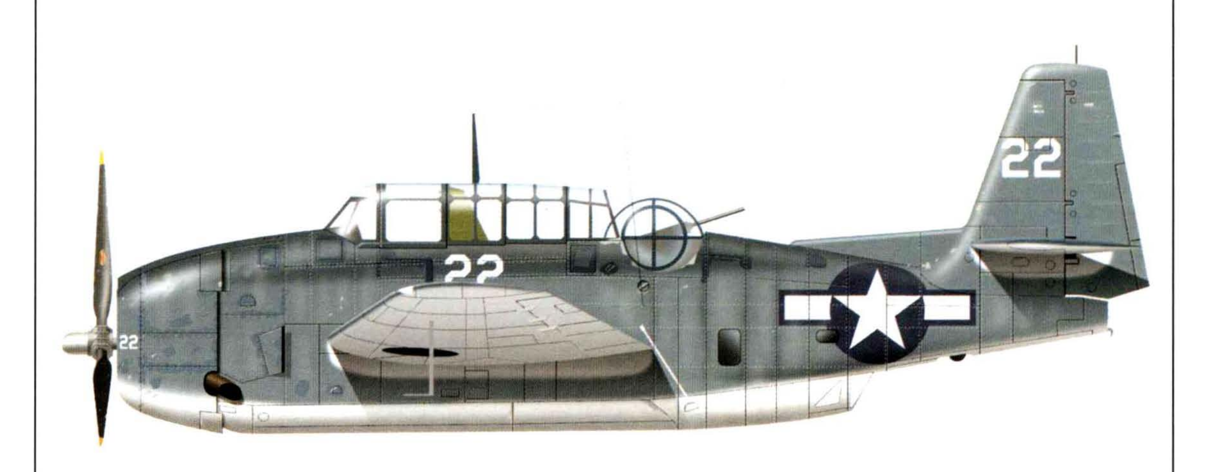
TBF-1 Negro 26-GS-10 del VGS-26, USS *Charger* (CVE 30), finales de 1942

El Escuadrón de Exploración y Escolta 26 fue una de las tres unidades de TBF que apoyaron los desembarcos estadounidenses en el Marruecos francés durante noviembre de 1942. Este Avenger está pintado con los colores típicos de la primera época de la guerra, gris azulado en la parte superior y gris medio en la parte inferior, con la insignia nacional en seis posiciones. Muchos aviones de la Marina que apoyaron la operación *Torch* mantuvieron sus distintivos nacionales en contraste con la práctica posterior que daba más importancia a la seguridad. El otro elemento destacable de los distintivos *Torch* era una insignia de borde amarillo en torno a la estrella del fuselaje, no aplicada todavía a este avión del *Charger*. El VGS-26 voló desde el USS *Sangamon* durante la operación *Torch*.



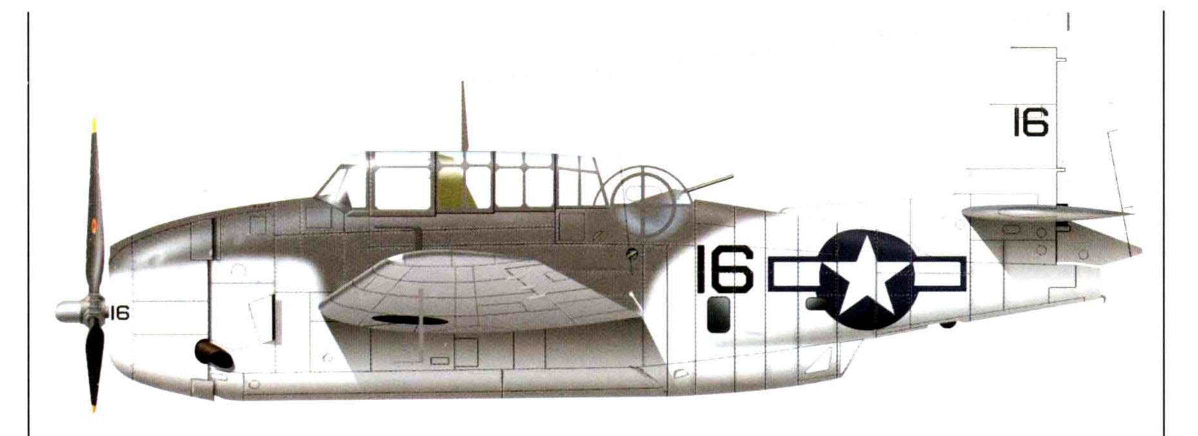
TBF-1C Blanco 7 del VT-31, USS *Cabot* (CVL 28), julio de 1944

El distintivo del Escuadrón Torpedero 31 era la parte trasera del timón pintada en blanco con el fondo del diseño azul tricolor. Esta unidad, embarcada en el portaaviones ligero *Cabot* en enero de 1944, participó en muchos combates durante los siguientes ocho meses, con operaciones contra las islas Marshall, las Carolinas, las Marianas y las Palau, así como ataques preliminares contra las islas Filipinas. La travesía del *Cabot* finalizó en septiembre de 1944, pero el Grupo Aéreo 31 regresó al Pacífico occidental en el verano de 1945, finalizando las misiones del día de la victoria sobre Japón desde el CVL hermano del *Cabot*, el *Belleau Wood*.



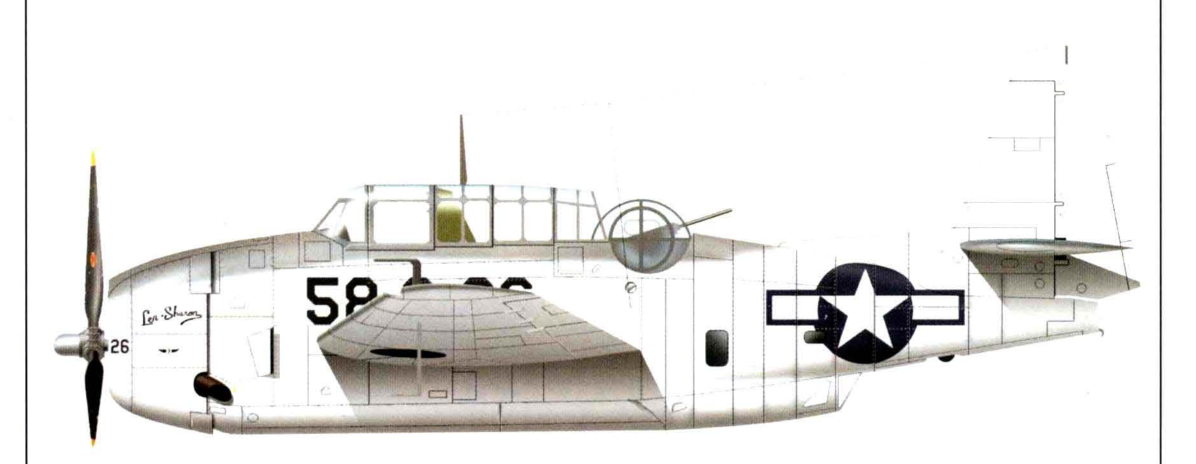
TBM-1D Blanco 22 del VT(N)-41, USS *Independence* (CVL 22), octubre de 1944

El primer escuadrón de Avenger encargado de los ataques nocturnos fue el VT(N)-41 del Grupo Aéreo Nocturno 41 del Lt Cdr Turner F. Caldwell. El VT(N)-41, desplegado en el portaaviones ligero *Independence* en 1944-1945, desempeñó un papel significativo en la Batalla del Golfo de Leyte. En la noche del 24-25 de octubre, los Avenger del Lt W. R. Taylor rastrearon la poderosa fuerza de acorazados y cruceros del vicealmirante Kurita a través del Estrecho de San Bernardino, facilitando una valiosa inteligencia que corrigió la impresión de que Kurita se había retirado hacia el oeste durante el día. Sin embargo, la Plana Mayor de la 3ª Flota del almirante W. F. Halsey no tomó en consideración la información del VT(N)-41 y Kurita apareció en el Golfo de Leyte a primera hora del día 25, desencadenando una desigual batalla en las proximidades de Samar.



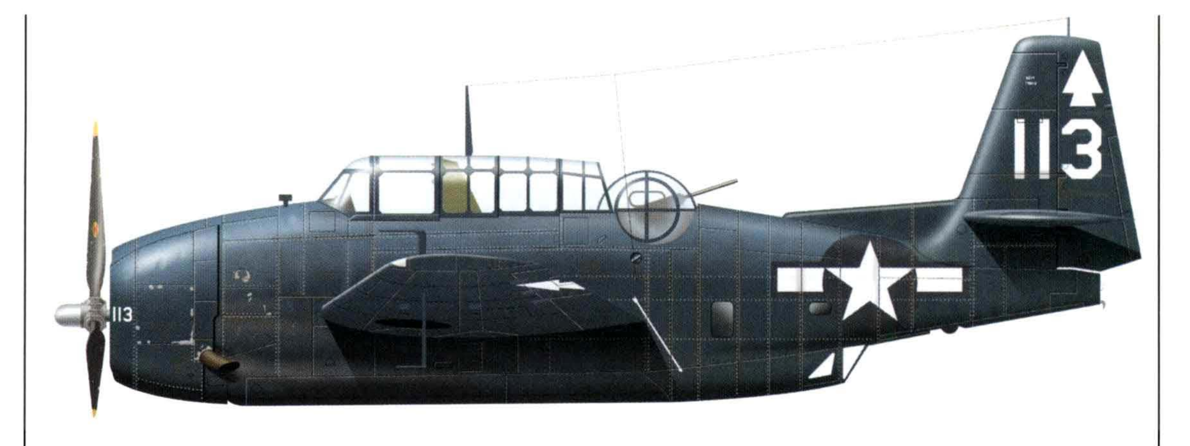
TBM-1C Negro 16 del VC-42, USS *Bogue* (CVE 9), julio de 1944

El diseño de colores del Atlántico fue posiblemente el más atractivo de los utilizados por cualquier avión naval de la II Guerra Mundial. La insignia blanca general, con el gris azulado en la mayoría de las zonas superiores, se mejoró para las brumosas condiciones que a menudo aparecían en las aguas del norte. El VC-42 voló desde cinco CVE, con travesías en el Atlántico en el *Croatan* y el *Bogue* en 1944 y operaciones en el Pacífico a bordo del *Corregidor* en 1945. Este avión (el número 16) resultó destruido con otros tres más cuando un TBF del *Bogue* sufrió un fallo en el gancho y se estrelló a través de las barreras. En honor a este suceso el desafortunado piloto recibió una improvisada Cruz de Hierro de sus compañeros de buque.



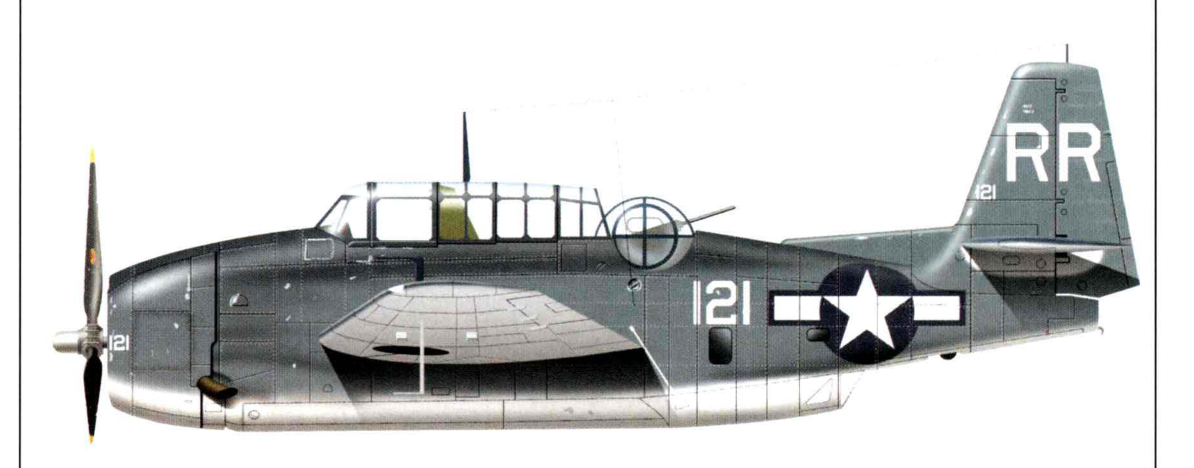
TBF-1C Negro 58-C-26 *Len-Sharon* del VC-58, USS *Block Island* (CVE 21), enero de 1944

La tripulación de este avión participó en el primer ataque con proyectiles de la Marina de EE UU contra un submarino. El 11 de enero de 1944 el Lt(jg) L. L. McFord, con su tripulación, ARM3/c C. Gertsch y AMM2/c W. H. Ryder, avistaron al *U-758* en la superficie. Otro TBF, pilotado por el Lt(jg) W. D. Seeley, también atacó, infligiendo daños que obligaron al submarino a regresar a la base. Al VC-58 se le reconocieron en última instancia tres hundimientos de submarinos durante sus despliegues a bordo del *Guadalcanal* y del *Wake Island*.



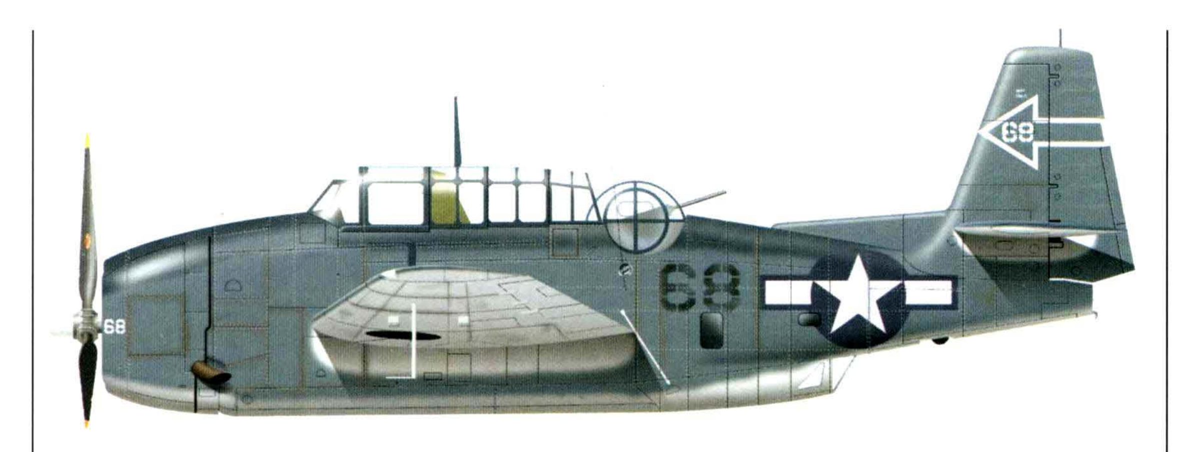
TBM-3 Blanco 113 del VT-82, USS *Bennington* (CV 20), febrero de 1945

Este Avenger fue el protagonista de una de las fotografías más dramáticas de la II Guerra Mundial. Los graves daños de la artillería antiaérea provocaron la pérdida de casi la mitad del ala izquierda, además de una zona de cinco pies del revestimiento del fuselaje inmediatamente por detrás de la torreta. Sin embargo, el piloto del VT-82 recuperó hábilmente el control de su condenado TBM el tiempo suficiente para realizar un amerizaje con éxito. Los colores y los distintivos reglamentarios a comienzos de 1945 eran el fondo azul brillante con el "árbol de Navidad" del *Bennington*, o la punta de la flecha, repetida varias veces en la parte superior del ala derecha, solapándose con el alerón.



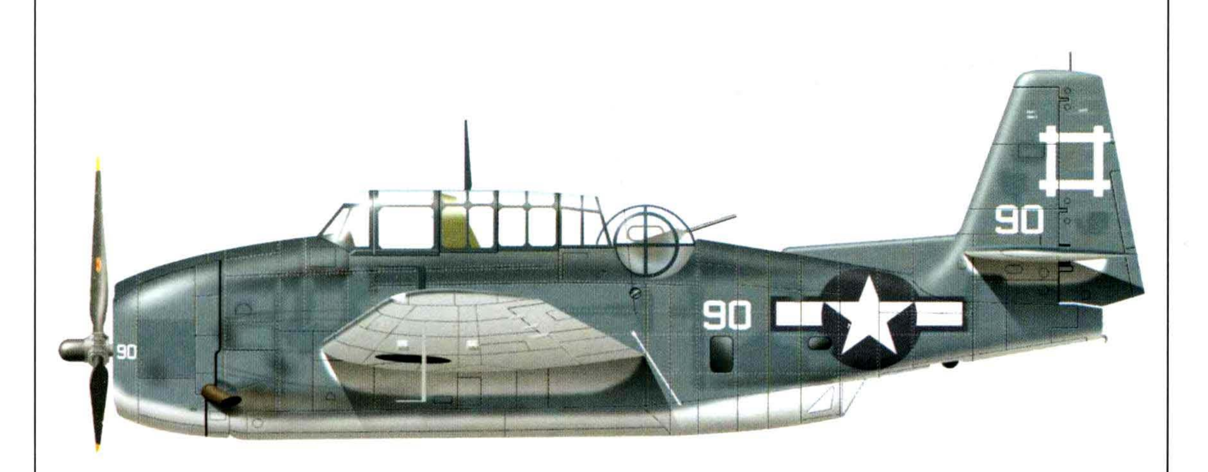
TBM-3 Blanco 121 del VT-88, USS *Yorktown* (CV 10), agosto de 1945

El código RR de la cola sustituyó al anterior emblema del grupo aéreo del *Yorktown*, un segmento alineado en diagonal de las superficies de la cola, en junio de 1945. En aquel momento, la mayoría de los grupos aéreos de los portaaviones pasaron a códigos de una o dos letras, aunque unos pocos mantuvieron los símbolos geométricos hasta el final de las hostilidades. El VT-88 participó en los ataques contra las propias islas de Japón durante julio y agosto, y su ataque más notable lo realizó contra las importantes unidades de superficie amarradas en el puerto de Kure.



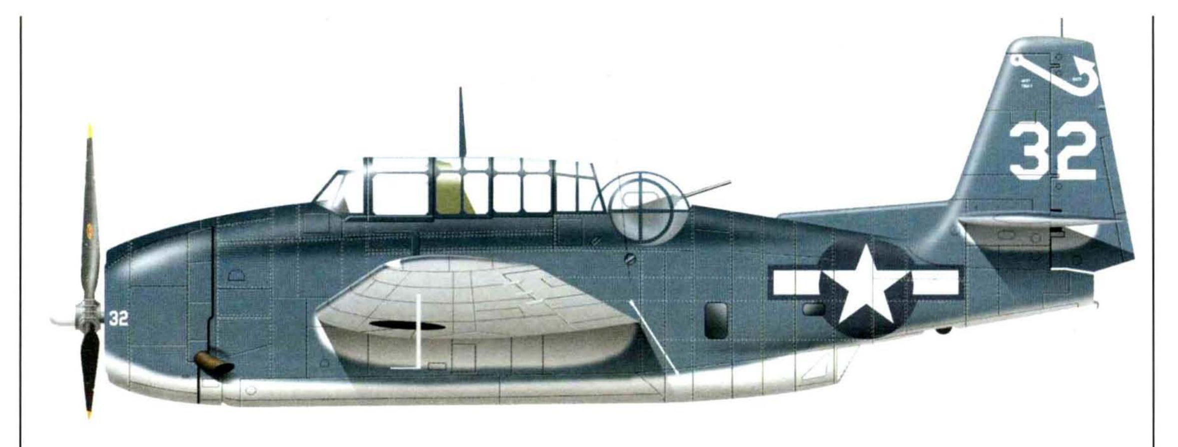
TBM-3D Blanco/Negro 68 del VT(N)-90, USS *Enterprise* (CV 6), comienzos de 1945

El *Gran E* impulsó las operaciones de ataques nocturnos en la guerra de los portaaviones, comenzando con la incursión de Truk del VT-10 en febrero de 1944. Menos de un año después este buque estaba de vuelta con un grupo aéreo nocturno a tiempo completo bajo el mando del mismo innovador, el Cdr William I. Martin. Los TBM-3D llevaban el emblema de la flecha en perfil, que a menudo quedaba en parte o totalmente oscurecido por la pintura azul o gris para reducir el contraste. Sin embargo, algunas tripulaciones sentían que la reducción de los distintivos de visibilidad era innecesaria debido a la casi total ausencia de cazas nocturnos japoneses en aquella fase de la guerra.



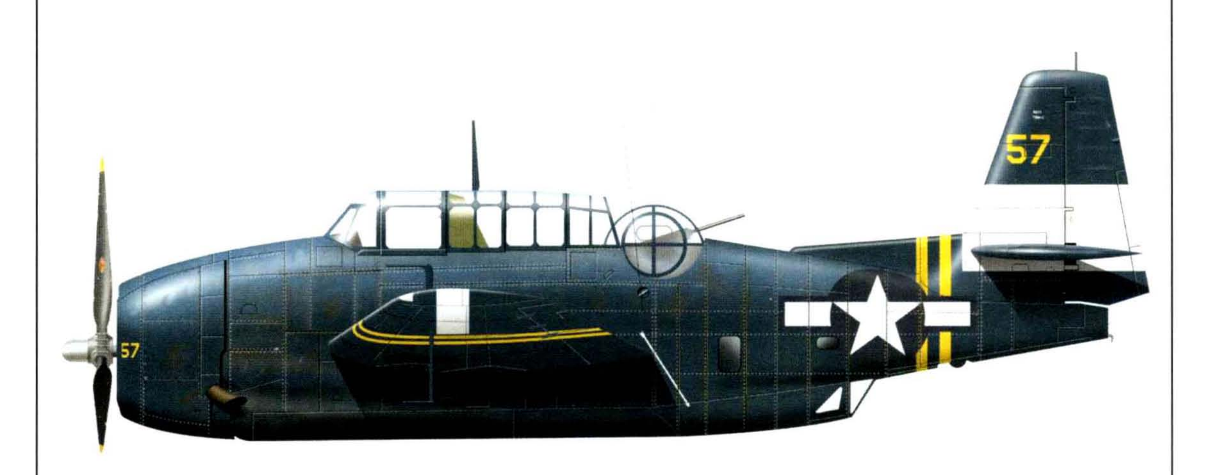
TBM-3 Blanco 90 del VC-96, USS *Rudyerd Bay* (CVE 81), abril de 1945

El emblema de la cuadrícula, o rejilla, apareció en las colas de los Avenger y los Wildcat del VC-96 que portaban diseños tanto tricolores como en azul brillante. El *Rudyerd Bay,* que participó en la última fase de la campaña del Pacífico occidental, escoltó al vital grupo de reabastecimiento marítimo para el mantenimiento de los portaaviones rápidos de la Agrupación Táctica 38 desde marzo a julio de 1945. Aquel periodo de cuatro meses incluyó la campaña de Okinawa, así como los ataques contra las islas japonesas propias.



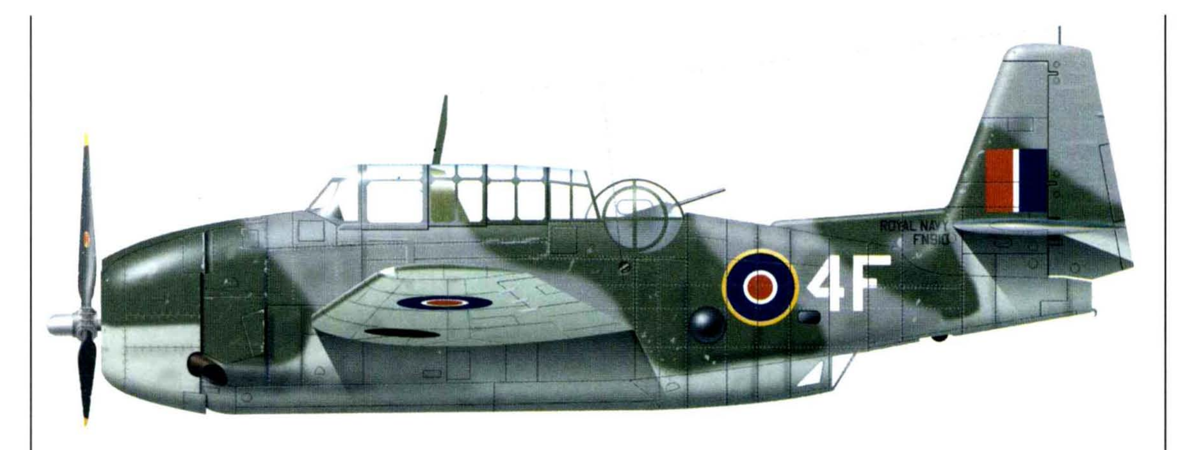
TBM-3 Blanco 32 del VC-97, USS *Makassar Strait* (CVE 91), marzo de 1945

El primer emblema del anzuelo del *Makassar Strait* fue ciertamente apropiado para los Avenger del VC-97, entre cuyas funciones se incluyeron las patrullas antisubmarinas durante el despliegue de este buque en febrero-mayo de 1945. Los aviones de este escuadrón realizaron patrullas aéreas de combate y desarrollaron la guerra antisubmarina para el grupo de reabastecimiento de los portaaviones rápidos durante la operación de Iwo Jima y luego proporcionaron el apoyo aéreo próximo en Okinawa. Sin embargo, por aquella época la fuerza submarina japonesa había quedado en gran parte neutralizada y los submarinos convencionales atacaron a relativamente pocos buques de guerra aliados, y mucho menos los hundieron.



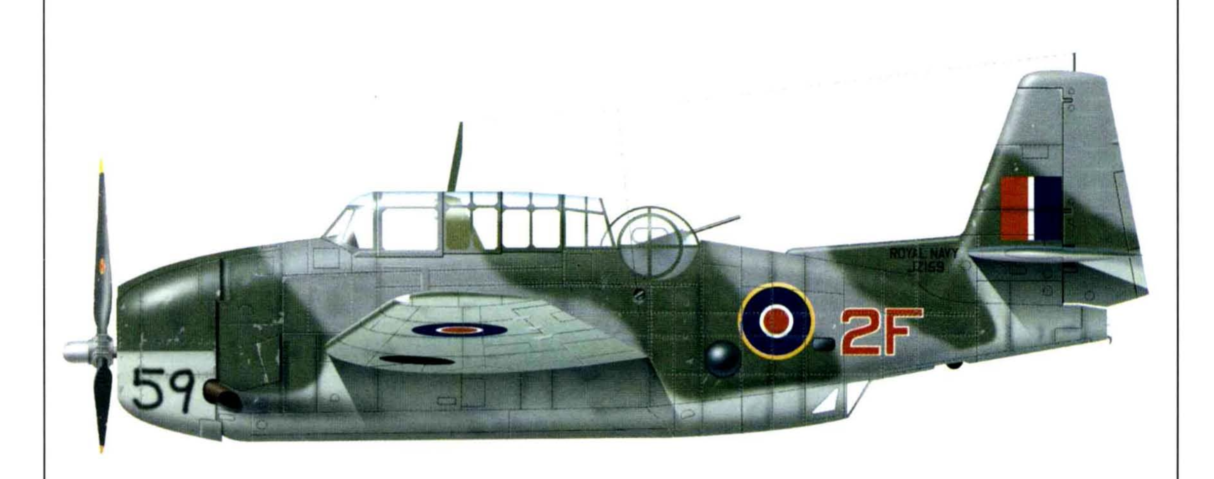
TBM-3 Amarillo 57 del VMTB-132 USS *Cape Gloucester* (CVE 109), julio de 1945

Este TBM de la Infantería de Marina, con los distintivos típicos de la mayoría de los portaaviones de escolta después de junio de 1945, muestra el sistema de franjas, o bandas, amarillas y blancas que identificaba al portaaviones en concreto y a su agrupación táctica. El VMTB-132, mandado por el Capt Henry Hise, pertenecía al Grupo Aéreo 4 de Portaaviones de la Infantería de Marina, que también disponía de los Corsair del VMF-351 (escuadrón de caza de la Infantería de Marina) a bordo del *Cape Gloucester*. Los Avenger participaron brevemente en la campaña de Okinawa y luego operaron en el mar de China oriental, emprendiendo ataques por el continente asiático.



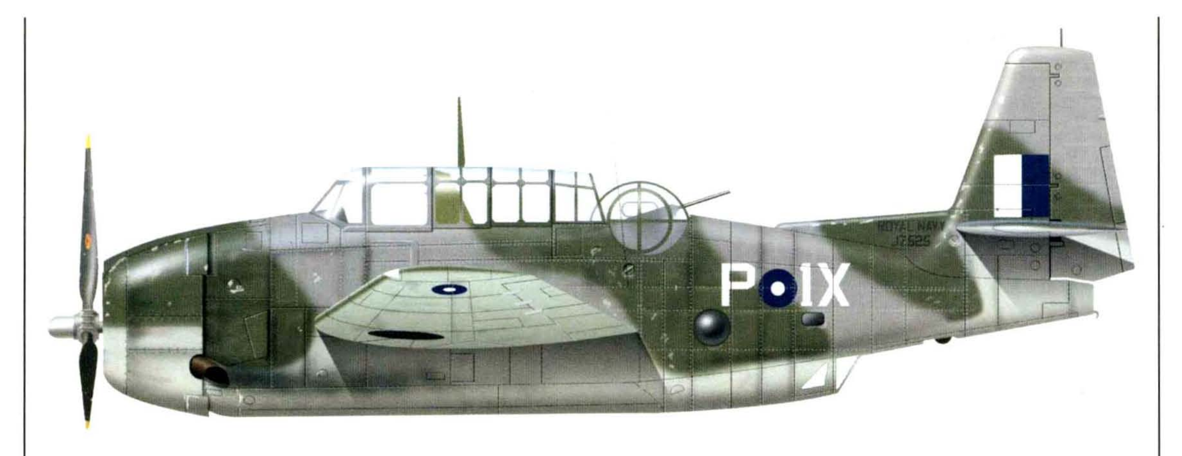
Tarpon I FN910 Blanco 4F del Sqn 846, Macrihanish, Escocia, diciembre de 1943

Este avión, del segundo grupo de Tarpon I enviado a los británicos en el otoño de 1943, fue remitido al Sqn 846 después de que esta unidad hubiera abandonado el HMS *Ravager* y hubiera situado su residencia en Escocia. Fue muy utilizado durante el posterior periodo de actividad, siendo fotografiado en color por el legendario Charles E. Brown durante su participación en un día de puertas abiertas para la prensa que sirvió para presentar el nuevo modelo a la opinión pública británica; el Sqn 846 fue la primera unidad que utilizó el Tarpon I en las aguas locales.



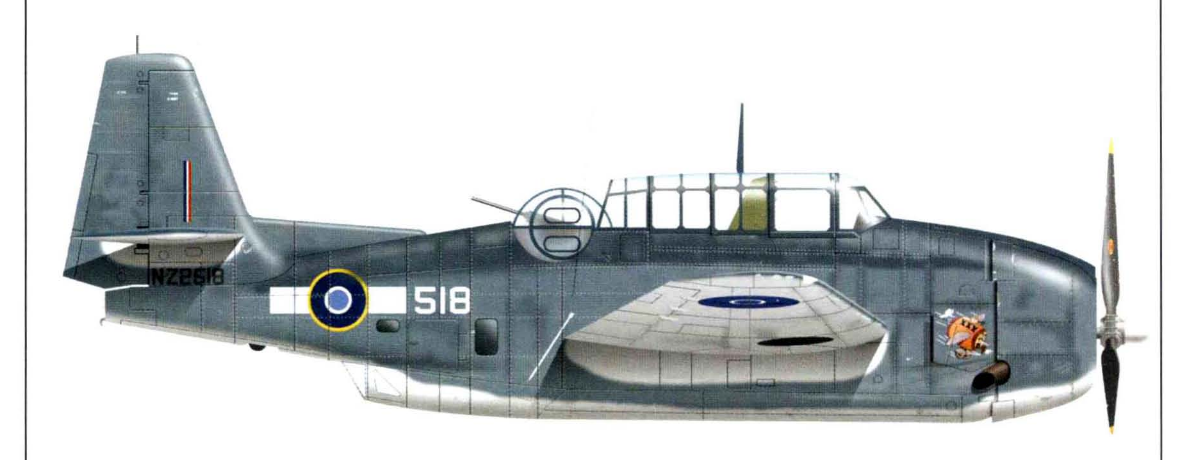
Avenger I JZ159 Rojo 2F/Negro 59 del Sqn 852, HMS *Nabob*, comienzos de 1944

El Tarpon I se convirtió en el Avenger I mediante un sencillo cambio de nombre el 13 de enero de 1944; esta ilustración muestra al JZ159 del Sqn 852 aproximadamente en la época de la modificación. El JZ159 participó en muchas acciones con el Sqn 852 mientras estuvo embarcado en el portaaviones de tripulación canadiense *Nabob* entre el 11 de febrero y el 6 de abril de 1944; realizó ataques contra el tráfico marítimo y salidas de lanzamiento de minas en las proximidades de la costa noruega.



Avenger II JZ525 Blanco P1X del Sqn 849, HMS *Victorious* (38), enero de 1945

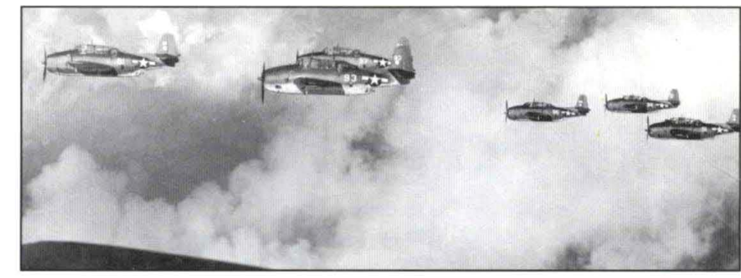
El Sqn 849, uno de los primeros escuadrones de la Aviación de la Flota que se formó en Estados Unidos para utilizar los Tarpon I a mediados de 1943, prestó sus servicios inicialmente con la Flota Local y desde las bases costeras del Reino Unido. Sin embargo, en septiembre de 1944 se dirigió hacia el este para reforzar la actividad bélica aliada contra los japoneses. Esta unidad, equipada por entonces con los Avenger II, pasó a formar parte del Ala de Ataque Naval 2 (con sus compañeros del Sqn 820 que también utilizaban los Avenger II) a bordo del HMS *Victorious* y permaneció en este buque hasta que regresó al Reino Unido en octubre de 1945. Durante los últimos ocho meses de la guerra del Pacífico esta unidad desempeñó un papel decisivo en numerosas acciones en las que tomó parte la Flota Británica del Pacífico, atacando blancos desde las refinerías petrolíferas de Sumatra hasta las islas Sakishima y Formosa y, finalmente, el continente japonés en los alrededores de Tokio. Este avión fue uno de los participantes en las primeras incursiones realizadas contra las refinerías de Pangkalan, Brandon y Palembang, en las Indias Orientales, en enero de 1945. Los Avenger británicos provocaron importantes daños en estos blancos.



TBF-1C NZ2 NZ2518 Blanco 518 del Sqn 30, pilotado por el Flt Lt Fred Ladd, Piva, mayo de 1944

El NZ2518, sin duda el más famoso de todos los TBF neozelandeses, fue bautizado como *Plonky* en honor de su abstemio piloto, Flt Lt Fred Ladd. El dibujo del morro justo por delante del capot del avión representaba un barril de cerveza con alas que soltaba su contenido en la estela a través de un grifo entreabierto. Conocido incluso por la *Rosa de Tokio*, que en una ocasión se refirió a él en sus emisiones como el *Plocky*, este avión participó en muchas acciones desde Piva durante la primera mitad de 1944. Dañado al menos dos veces en combate (una vez por sus propios proyectiles, que fueron lanzados a muy poca altura), fue transferido al Sqn 31 el 25 de mayo de 1944 y desapareció en combate (junto con su tripulación de tres hombres) sólo 11 días después, al resultar alcanzado por el tiro antiaéreo terrestre.

destructores y seis por los cruceros. Los hidroaviones OS2U Kingfisher de los cruceros *Boston* y *Canberra* rescataron a otros cinco aviadores de los TBM.



En total, el 20 de junio se perdieron 37 TBF o TBM por diversas causas, incluidos cinco de los portaaviones de escolta. Fue el peor resultado en un solo día hasta la fecha, pero lo peor estaba por llegar.

En la tarde del 20 de junio, la Agrupación Táctica 58 lanzó más de 200 aviones en un ataque de alcance máximo contra los portaaviones japoneses que se retiraban del "Tiro al pato de las islas Marianas". El VT-2 del *Hornet* aportó seis Avenger a la "Misión más allá de la oscuridad"; volaron a través de nubes espesas cerca de la Flota Móvil Japonesa.

Acciones intermedias

Tras la batalla del Mar de las islas Filipinas la conquista de las islas Marianas era la conclusión previsible, y los portaaviones rápidos continuaron su marcha hacia el oeste. Con las islas Filipinas como el siguiente objetivo principal, se realizaron ataques preparatorios en las islas Bonin y Palau, que estaban posicionadas para amenazar las operaciones navales estadounidenses en el Pacífico occidental antes del Golfo de Leyte.

El grupo de Bonin, un grupo de islas volcánicas a unos 1.200 kilómetros al sur de Tokio, era especialmente preocupante. La más grande e importante era Iwo Jima, con tres campos de aviación. Sin embargo, las comunicaciones marítimas también se identificaron como blancos y en agosto de 1944 los portaaviones rápidos pusieron su mira en el tráfico marítimo japonés de la zona. Aquel acontecimiento señaló la presentación de torpedos nuevos para los escuadrones de Avenger, incluido el VT-13 del *Franklin*, mandado por el Lt Cdr Larry French, que recuerda:

"La primera utilización de los torpedos con cola de anillo fue el 4 de agosto de 1944 contra un convoy japonés de seis cargueros, con nueve destructores de escolta. Antes del lanzamiento, nuestro almirante me dijo: 'No quiero incluir en mi informe de la acción ningún buque dañado... los quiero hundidos".

"El VT-13 reclamó el hundimiento de los seis cargueros. El jefe del grupo aéreo lo confirmó y también posteriormente los buques de superficie enviados para investigar la zona. Creo firmemente que si el VT-13 hubiera utilizado los torpedos aéreos normales, lanzándolos a 100-110 nudos a 100 pies, no habríamos sido capaces de realizar aquel ataque con éxito ya que nuestras bajas habrían sido excesivas. Pero no perdimos ni aviones ni tripulaciones y sufrimos daños importantes en un TBM y daños menores en otros tres. Desde entonces en adelante utilizamos los torpedos con cola de anillo en el Mar de Sibuyan y en otras zonas de las islas Filipinas.



Los submarinos de Estados Unidos hundieron dos portaaviones japoneses el 19 de junio, pero ningún avión estadounidense había atacado a los portaaviones enemigos desde el enfrentamiento de Santa Cruz en octubre de 1942. Aquí se puede ver al portaaviones pesado *Zuikaku* (centro), aproximándose a la puesta de sol del día 20, en llamas mientras todavía está siendo atacado. Sobrevivió a los daños que le infligieron los TBF y los SB2C, pero sucumbió a esta misma combinación en el golfo de Leyte cuatro meses después.

El golfo de Leyte

La segunda batalla del mar de las islas Filipinas, como la primera, fue más conocida por otro nombre. Con más frecuencia aquel épico enfrentamiento aeronaval ha sido denominado como la batalla del golfo de Leyte ya que se desarrolló como resultado del prometido regreso del Gen Douglas MacArthur a las islas Filipinas. Fue también el último enfrentamiento importante de flotas que tuvo lugar y duró tres días.

Con una fabricación cada vez mayor de General Motors, 27 de los 34 escuadrones mixtos y torpederos de los CV y CVE estaban equipados completamente con los TBM.



El único portaaviones hundido durante la famosa "Misión más allá de la oscuridad" fue el *Hiyo*, que era uno de los buques de guerra más modernos de la Marina Imperial. Estas cuatro tripulaciones del VT-24 fueron las responsables de su desaparición tras atacar la flota móvil con los Avenger armados con torpedos el 20 de junio. Los tres pilotos supervivientes (de pie) son, de izquierda a derecha: Lt(jg) W. R. Omark, Lt(jg) B. C. Tate y Ens W. D. Luton. El jefe de la sección, que desapareció en la misión, era el Lt(jg) G. P. Brown (en el círculo). Los tripulantes aéreos son J. E. Prince, R. E. Ranes, J. Dobbs, G. Platz, P. Whiting, J. A. Brookbank y E. E. Babcock. En la fotografía no aparece J. F. Siwicki.

Los aviones torpederos contra los acorazados

Quizá la acción individual más importante con torpedos aéreos de la guerra tuvo lugar en el mar de Sibuyan el 24 de octubre de 1944. La poderosa fuerza de superficie japonesa del vicealmirante Kurita con cinco acorazados, 13 cruceros y 15 destructores se dirigía hacia el estrecho de San Bernardino para responder a los desembarcos anfibios en la costa este de Leyte. Los submarinos Estadounidenses hundieron dos cruceros el día 23, pero la flota todavía continuó hacia el este. El jefe del escuadrón torpedero del *Franklin*, Lt Cdr Larry French, describe lo que ocurrió:

"El 23 de octubre comenzaron a filtrarse informes de unidades de la flota japonesa en movimiento hacia las islas Filipinas. El día 24 dos grandes grupos de buques de guerra pesados fueron localizados acercándose a Leyte desde direcciones diferentes. Nosotros esperamos ansiosamente durante toda aquella mañana más información sobre sus posiciones. Finalmente, aproximadamente a las 15:00 horas, llegó una orden, 'Pilotos a los aviones. Blanco: flota japonesa en el Mar de Sibuyan".

"Había otras tres agrupaciones de portaaviones de Estados Unidos en la zona, pero no estábamos coordinados. Nuestro ataque iba a consistir en un ataque mixto de bombardeo y torpedeo, y el ataque del *Franklin* se compuso de 24 bombarderos de vuelo en picado, unos 12 cazas de escolta y 10 TBM con torpedos con cola de anillo. El grupo avanzó en rumbo oeste-noroeste a 17.000 pies a través de la isla de Samar hacia el Mar de Sibuyan, a una distancia de 400 kilómetros. No se avistó ningún caza enemigo y la visibilidad sobre el blanco era buena".

"Al llegar a la escena observé que dos grupos de buques japoneses ya estaban empleando su táctica de defen-



El Lt(jg) George P. Brown (en el centro) con su tripulación, el ARM2/c Ellis C. Babcock (a la derecha) y el AMM2/c George H. Platz (a la izquierda) en la cubierta de vuelo del *Belleau Wood*. Cuando su Avenger se incendió debido a los impactos de la artillería antiaérea, Brown ordenó a Babcock y a Platz que saltaran en paracaídas, y luego continuó su ataque contra el *Hiyo*, al que los dos tripulantes vieron zozobrar aquella noche. Fueron rescatados para confirmar el hundimiento del portaaviones, pero Brown no regresó.

sa antiaérea y navegaban en círculos. Esto supondría algunos problemas para el ataque con torpedos contra aquellas unidades pesadas de la flota. Nosotros solíamos atacar dos grupos de blancos de forma simultánea con la esperanza de alcanzar la proa de un buque pesado cuando se diera la vuelta. Nuestra formación se aproximó desde el este y la mitad de los bombarderos y de los torpederos fueron a por los acorazados del sur y la otra mitad hacia los buques pesados del norte".

En parte, la razón de que la flota japonesa estuviera dispersa era que el gigantesco acorazado *Musashi* había resultado dañado previamente e iba a la zaga de su hermano *Yamato*. Pero los dos superacorazados mantenían unas fuertes barreras defensivas compuestas por cruceros y destructores, por no mencionar a tres acorazados menores. French continúa:

"Los SB2C llegaron a los blancos a 18.000 pies y comenzaron el bombardeo en picado. Los aviones torpederos llegaron directamente por el lateral de los buques que navegaban en círculo, descendiendo desde los 4.000 pies y alcanzando el punto de lanzamiento cuando las últimas bombas estaban impactando. Durante la aproximación a gran velocidad el fuego antiaéreo fue muy intenso. Los acorazados disparaban incluso sus baterías principales contra nosotros, no directamente contra los aviones, sino para crear andanadas en el agua por delante de nosotros. Las zambullidas de los proyectiles provocaban grandes columnas de agua y el enemigo tenía la esperanza de que los aviones cayeran dentro de ellas. Yo había aprendido aquella táctica en el VT-5 del viejo *Yorktown* antes de la guerra. Por ello no me sorprendió, ¡pero te hacían saltar los ojos como las Mk 8!".

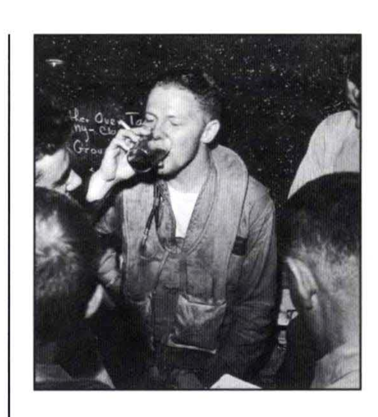
"Aquellas andanadas no eran eficaces contra los ataques con torpedos ya que nos aproximábamos al punto de lanzamiento a unos 260 nudos y a 600-800 pies. Nuestro objetivo consistía en disparar a la proa del buque cuando se diera la vuelta hacia nosotros. Efectivamente llegamos y disparamos todos, pero resultó casi imposible situarse en el alcance adecuado cuando el buque pasó".

"La primera y la segunda sección reclamaron cuatro impactos posibles. Dos fueron en el acorazado más grande, el *Musashi*, uno en un crucero y el otro posible impacto yo no lo vi. La tercera y la cuarta sección consiguieron un impacto en un crucero del grupo norte. Perdimos dos TBM derribados por el espeso fuego antiaéreo y un Avenger regresó con daños importantes".

En total, seis grupos aéreos de Estados Unidos atacaron la fuerza de Kurita durante aquel día. Algunos pilotos realizaron dos misiones, ya que el *Intrepid*, el *Cabot*, el *Lexington*, el *Essex*, el *Franklin* y el *Enterprise* lanzaron ataques sucesivos contra aquella flota. Fue un trabajo prolongado, peligroso y agotador, pero dio resultados.

El *Musashi* (con 64.000 toneladas, uno de los dos acorazados más grandes jamás construidos) sucumbió a 19 torpedos y se hundió en el Mar de Sibuyan en la tarde del día 24, mientras que el crucero pesado *Myoko* resultó tan gravemente dañado por las bombas y los torpedos que se dio la vuelta. Fue la primera gran victoria de la potencia aérea de los portaaviones sobre los acorazados que maniobraban en aguas abiertas. Y no sería la última.

Durante aquellos ataques contra la fuerza principal de Kurita se perdieron un total de 11 TBF/TBM, incluido uno que fue arrojado al agua desde el *Essex*. No obstante, sólo murieron cuatro pilotos y 11 tripulantes de estos Avenger.



El Lt R. P. Gift disfruta de un cigarrillo y de un refresco en la sala de preparación del portaaviones ligero *Monterey* después del frenético ataque al atardecer. Gift fue uno de los 54 pilotos de los Avenger que participó en aquella misión; su objetivo todavía está escrito con tiza en la pizarra del VT-28 detrás de él.

Después de una paliza de un día entero, se esperaba que Kurita abandonara su misión. De hecho, los aviones de exploración informaron al jefe de la Tercera Flota, William F. Halsey, de que la fuerza del Mar de Sibuyan había sido vista por última vez retirándose hacia el oeste. Pero no por mucho tiempo. El almirante japonés, decidido a cumplir sus órdenes, invirtió el rumbo y reanudó su viaje hacia el estrecho de San Bernardino sin que lo supieran sus enemigos; Kurita pasó a través del estrecho aquella noche con cuatro acorazados, ocho cruceros y once destructores.

En la noche del 24-25 de octubre, el escuadrón especializado de ataque nocturno del *Independence*, VT(N)-41, demostró el valor de los Avenger equipados con radar. Las tripulaciones aéreas del Lt W. R. Taylor estuvieron encantadas de terminar con las ocho semanas de aburridas patrullas antisubmarinos sin apenas vuelos nocturnos. Tres TBM-3D del VT(N)-41 exploraron el estrecho de San Bernardino entre Leyte y Samar, aprovechando el cielo tormentoso y oscuro. El Ens Jack Dewis descendió hasta unos pocos cientos de pies de la fuerza de superficie del vicealmirante Takeo Kurita e incluso identificó a algunos de los acorazados por su nombre. Las alarmantes noticias de que los cruceros y los acorazados japoneses navegaban hacia el Golfo de Leyte se transmitieron a la plana mayor de la Tercera Flota del almirante W. F. Halsey, pero por razones que todavía no están claras nunca se llegó a actuar realmente en consonancia con el informe.

EMBOSCADA EN LAS PROXIMIDADES DE SAMAR

La Séptima Flota se encontraba apoyando el desembarco del Ejército de Tierra en Leyte con la responsabilidad de colocar los suministros y las tropas del Gen MacArthur así como de apoyarlos una vez en tierra. La mayor parte de esta última función recayó en los 18 portaaviones de escolta de la Agrupación Táctica 77.4 bajo el mando del contraalmirante Thomas L. Sprague. Las tres unidades tácticas de la agrupación llevaban 187 Avenger y 292 cazas a bordo, una combinación de FM-2 Wildcat y F6F-Hellcat. Cuatro de los portaaviones pequeños controlaban los grupos aéreos de los CVE organizados a lo largo de las líneas de la agrupación de CVL (portaaviones ligeros), con un escuadrón de caza y un escuadrón de bombarderos. Por supuesto, los escuadrones mixtos utilizaban los FM-2 y los TBM-3 de forma simultánea.

Cuando la poderosa fuerza de Kurita surgió del estrecho a primera hora de la mañana del día 25, los japoneses esperaban unas presas fáciles entre las embarcaciones anfibias de la flota de invasión de Leyte. Pero Kurita navegó hacia el sur, hacia Leyte, y se encontró con una agrupación de portaaviones de escolta en las proximidades de la costa este de Samar. Se trataba de la *Taffy 3*, la Agrupación Táctica 77.4.3 con seis portaaviones pequeños de las Divisiones de Portaaviones 25 y 26 bajo el mando del contraalmirante Clifton Sprague. La barrera estaba compuesta por media docena de destructores de escolta.



La campaña de las islas Marianas continuó mucho después de la culminante Batalla del Mar de las islas Filipinas a finales de junio. Este avión del VC-11, que operaba desde el portaaviones de escolta *Nehenta Bay*, patrulla sobre Tinian el 25 de julio.

La *Taffy 3* no estaba en posición para combatir contra una fuerza de superficie tan formidable. Los portaaviones de escolta nunca fueron concebidos para enfrentamientos de flota. Estaban equipados y adiestrados para el apoyo aéreo táctico de las tropas terrestres y para proporcionar la protección antisubmarinos. Por ello, sus setenta y pico Avenger estaban armados principalmente con bombas y cargas de profundidad; los más de 90 Wildcat disponían de poco más que sus cuatro ametralladoras de 12,7 mm.

El Ens Hans Jensen, un piloto de los TBM en las patrullas antisubmarinos al norte de la *Taffy 3*, envió la primera alerta poco antes de las 07:00. Estableció contacto por radio con Clifton Sprague y le informó de que eran visibles los característicos mástiles en forma de pagoda de los acorazados japoneses. Rápidamente el radar confirmó el avistamiento.



El BuN° 46203 cayó por la borda del *Marcus Island* el 8 de agosto de 1944, pero el Lt(jg) A. M. Peyou y su tripulación del VC-21 no parecen estar en peligro mientras el TBM-1C flota a pesar de la pérdida de gran parte del ala derecha.

Sprague se encontraba en una posición nada envidiable. No podía confiar en distanciar a sus oponentes más rápidos y, ciertamente, tampoco podía ganarles en un intercambio de fuegos. Los cañones más grandes de su fuerza eran los de 13,66 cm; un pobre oponente para los acorazados y los cruceros de Kurita, que llevaban montados todo tipo de cañones, desde 15,24 cm hasta 45,72 cm. Así Sprague hizo lo único que podía hacer. Se dirigió hacia el sur, hacia la ayuda lejana de otros grupos de escolta, ordenó a sus buques que dispusieran una barrera de humo y comenzó a lanzar a la aviación. Muchos no estaban armados.

La desigual batalla de Samar debería haber finalizado con la aniquilación de la *Taffy 3*. En lugar de esto, los ataques excepcionalmente decididos de los destructores y los aviones de Sprague, apoyados por aviones de la *Taffy 2*, obligaron al escuadrón de combate japonés a retirarse. El fuego de los cañones había hundido el *Gambier Bay* y tres destructores de Estados Unidos, mientras que el *St. Lo* fue destruido por un *camicace*. Pero tres de los cruceros de Kurita habían resultado destrozados y fueron abandonados para su hundimiento, sobre todo gracias a las acciones de las bombas y los torpedos de los TBM. La amenaza para la invasión de MacArthur había terminado.

Sin embargo, los escuadrones de CVE habían recibido una paliza. Se habían perdido cuarenta y dos TBM, bien derribados, estrellados o hundidos con sus buques. Incluidos los escuadrones de portaaviones rápidos, que retiraron del servicio a otra docena, el 25 de octubre un número récord de 54 Avenger sucumbió a los combates o al desgaste operativo. Afortunadamente, las bajas entre las tripulaciones aéreas fueron relativamente escasas, pero incluso aunque las bajas humanas y materiales fueron importantes, la Marina estadounidense pudo soportar este desgaste y sustituirlo convenientemente. Japón no.

A JAPÓN

Excepto aquella singular Incursión de Doolittle de abril de 1942, hasta febrero de 1945 no se lanzó ningún ataque desde los portaaviones contra las islas propias de Japón; aquella operación de dos días, realizada con malas condiciones climatológicas los días 16 y 17, resultó ser precursora de lo que estaba por llegar. Los 14 portaaviones rápidos llevaron 201 Avenger a las costas de Japón, incluidos los nuevos TBM-3 en cinco grupos aéreos.

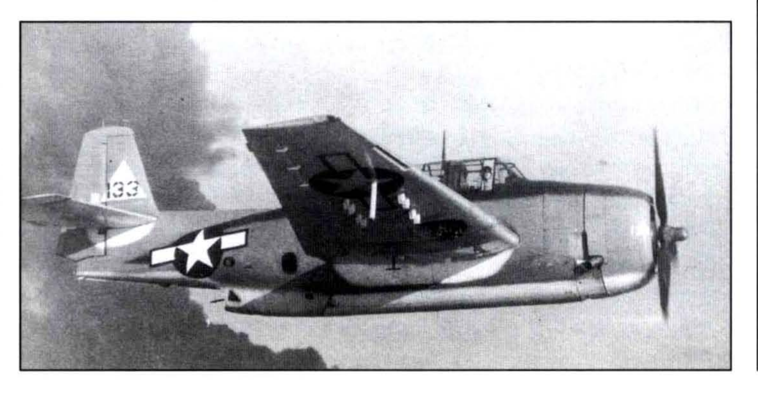
La mala situación climatológica dificultó las operaciones de ataque y la mayor parte de los combates giraron en torno a las intensas acciones de los cazas los días 16 y 17. Sin embargo, los Avenger estuvieron activos esos dos días y la Agrupación Táctica 38 perdió diez de ellos por diversas causas. Mientras tanto, los portaaviones de escolta que apoyaban los desembarcos en Iwo Jima perdieron cinco más.

LOS AVIADORES NOCTURNOS

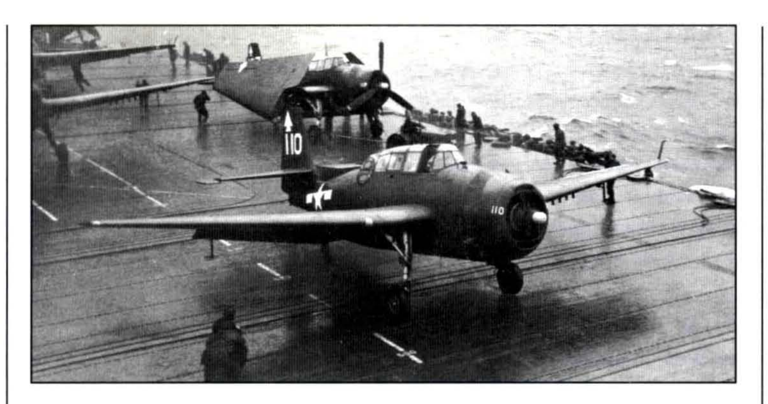
Durante 1945 la Agrupación Táctica de Portaaviones Rápidos dispuso de tres/cuatro nuevos grupos aéreos nocturnos. Había pocas similitudes en la organización de cada uno de ellos ya que la fraternidad de los portaaviones nocturnos no había evolucionado todavía hasta el punto de la normalización. Sin embargo, el Grupo Aéreo 90 del Cdr Bill Martin, el que tuvo una vida más larga, llegó al *Enterprise* a finales de 1944. Era el tercer despliegue de Martin en el *Gran E* e indudablemente el de más éxito.

El *Independence* había finalizado su despliegue nocturno con el Grupo Aéreo 41 del Cdr Caldwell y había vuelto a las operaciones diurnas convencionales a comienzos de 1945. Pero el *Saratoga* embarcó un complemento mixto en el Grupo Aéreo 53, con escuadrones diurnos y nocturnos especializados que permitieron un apoyo continuo de la operación de Iwo Jima en febrero. Los Avenger del VT(N)-53 trabajaron bien durante cinco noches y días consecutivos, pero el *Sara* resultó prácticamente destruido por cuatro impactos suicidas el 21 de febrero. El *Enterprise* hizo un aprovechamiento máximo de su capacidad a la semana siguiente, realizando el 53% de todas las salidas después de oscurecer, con sólo dos bajas operativas.

Los TBM-3D de Martin, mandados por el Lt Russell Kippen, tuvieron enfrentamientos en diversos tipos de misiones, incluidas algunas de las primeras operaciones de contramedidas electrónicas de la aviación de los portaaviones. A mediados de mayo los Avenger atacaron las bases aéreas y navales japonesas en Kyushu, pero el día 14 un *camicace* se lanzó en picado contra el ascensor delantero del *Enterprise*. La explosión resultante dejó fuera de combate a este veterano portaaviones. El escuadrón de Kip-



La primera operación importante de los portaaviones en 1945 fue un ataque contra las instalaciones japonesas y de la Francia de Vichy a lo largo de la costa indochina. El 12 de enero la Agrupación Táctica 38 realizó la primera incursión aliada en el Mar de China Oriental después de casi tres años y hundió un crucero francés y varios buques mercantes hostiles y arrasó los campos de aviación enemigos. Se perdieron siete TBM. Este Avenger del VT-20 del *Lexington* sobrevuela los petroleros incendiados en la bahía de Camn Ranh.



Entre los nuevos escuadrones que participaron en los combates a comienzos de 1945 se encontraba el VT-82 del *Bennington*. Este TBM-3 realiza un despegue rodando por la cubierta, con un cielo plomizo por detrás y con el mar picado, durante las operaciones que condujeron a la primera serie de ataques contra las islas japonesas.

pen había hundido dos buques enemigos, probablemente hundió otros dos y dañó unos 30. Además de casi 100 toneladas de bombas, los TBM habían lanzado un único torpedo, pero los Avenger de vuelo nocturno demostraron ser sorprendentemente eficaces en el combate aéreo nocturno. Este escuadrón reclamó cinco derribos, incluidos dos por parte del Lt(jg) Charles E. Henderson III y otros dos por parte del Lt(jg) Clifton R. Largess.

Henderson también reclamó uno probable con el VT(N)-90 y anteriormente ya había derribado un *Jill* con el VT-10, lo cual le convirtió en el piloto con más victorias de los Avenger en el combate aire-aire.

De los nueve escuadrones torpederos nocturnos organizados durante la II Guerra Mundial, sólo cuatro se desplegaron en combate. El último fue el VT(N)-91, que llegó a bordo del portaaviones del tipo *Essex, Bon Homme Richard,* en junio de 1945 y que todavía estaba en combate el día de la victoria sobre Japón.

LAS CONTRAMEDIDAS ELECTRÓNICAS

En aquella fase de la guerra los bombarderos de los portaaviones utilizaban regularmente las cintas antirradar para perturbar los radares enemigos. Por ejemplo, los Avenger del VT-84 realizaron experimentos con contramedidas electrónicas durante las misiones de ataque contra Japón. Los equipos AN/APT-1 realizaron perturbaciones electrónicas activas (frente a las pasivas) y un avión en la mayoría de las escuadrillas llevaba receptores y analizadores de radar AN/APR-1 y -11. El análisis posterior a la misión permitía reajustar los perturbadores de a bordo si los analizadores habían detectado algún radar operando fuera del ancho de banda normal.



El 1 de abril de 1945 fue el "día del amor" en Okinawa, con la intensa participación de los portaaviones rápidos y de la capacidad del apoyo directo próximo de los CVE. La cubierta de vuelo del *Rudyerd Bay* muestra a los Avenger y a los Wildcat del VC-96 con su característico emblema de la cuadrícula, pero con unos números de los aviones o unos diseños de colores nada reglamentarios. La mayoría tiene fondo azul brillante y al menos dos TBM todavía llevan el diseño tricolor, y a un Wildcat le falta el habitual número de cola.

EL HUNDIMIENTO DEL *YAMATO*

El 7 de abril de 1945 la Marina Imperial japonesa lanzó su última ofensiva aérea de la guerra. El enorme acorazado *Yamato*, escoltado por un crucero ligero y por un escuadrón de destructores, partió con combustible suficiente para llegar a Okinawa, donde se esperaba que la flota pereciera después de haber infligido daños importantes a la flota de invasión estadounidense.

A pesar de la mala situación climatológica, los aviones de la Agrupación Táctica 58 siguieron la pista de los diez buques de guerra japoneses durante todo el día. El buque insignia del vicealmirante Mitscher, el USS *Bunker Hill*, llevaba el Grupo Aéreo 84 bajo el mando del Cdr Roger E. Hedrick, que mandó un ataque de 300 aviones. Los bajos techos prácticos y la visibilidad limitada dificultaron la búsqueda, pero finalmente se localizó la fuerza del *Yamato* a aproximadamente 432 kilómetros de la TF-58. El elemento base del *Bunker Hill* estaba compuesto por los SB2C Helldiver del Lt Cdr John Conn, que establecieron contacto por radar a 32 millas náuticas. El blanco se hizo visible a unos 32 kilómetros, pero las nubes bajas impidieron un ataque coordinado. Los bombarderos seleccionaron un destructor y fue el primero que hundieron, por la popa.

Mientras tanto, el VT-84 del Lt Cdr Chandler Swanson realizó su primer ataque únicamente con torpedos. Swanson había pilotado los TBD en el Mar del Coral y tenía mucha experiencia en la teoría y en la práctica de enfrentarse a acorazados. Él comentó a sus pilotos:

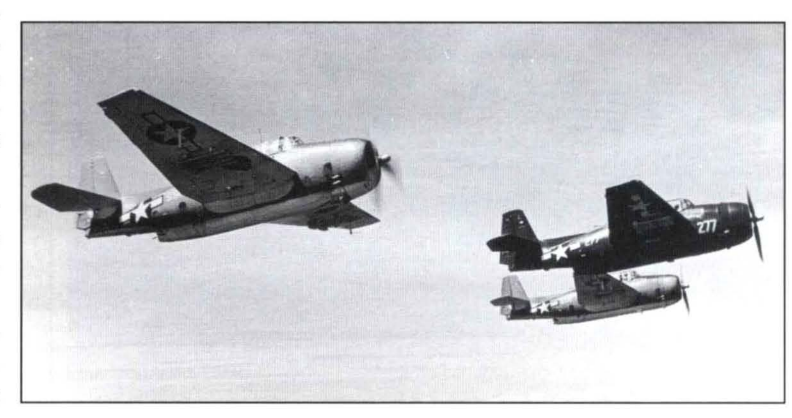
"Iremos a por el acorazado, nada más. Nuestros torpedos están ajustados para la profundidad adecuada. Ése es nuestro blanco".

El jefe dividió sus 14 aviones, ocho para atacar por babor y seis por estribor. Tras atravesar una intensa artillería antiaérea de 200 a 700 pies le cerraron el paso al gigante de 64.000 toneladas, pero un avión fue derribado durante el ataque. El Lt(jg) R. J. Walsh, el ARM2/c G. E. Heath y el AMM2/c C. V. Whiteman murieron y otro TBM resultó gravemente dañado, pero la unidad siguió avanzando. Nueve tripulaciones reclamaron impactos en el blanco, soltando bruscamente siete torpedos contra la parte de babor y dos en la de estribor.

Otros grupos aéreos se amontonaban unos por encima de los otros esperando su turno. Al final, se reclamó un total de 19 impactos de torpedos contra el *Yamato*, pero el enorme buque de guerra no era una presa fácil. Cuando el jefe del ataque viró su Crusader hacia casa todavía flotaba. Cuando Hedrick regresó al CV 17, sólo informó de tres destructores hundidos en, quizá, el mayor ataque de la guerra marítima de la historia de la aviación naval. A las 16:00 horas llegó la noticia de que el *Yamato* había volcado y explotado. La historia del VT-84 lo definió como "el punto culminante de aquel periodo de combate".

El Grupo Aéreo 30 del *Belleau Wood* también disfrutó de aquella acción. Ellos comunicaron lo siguiente:

"Cuando los aviones comenzaron el ataque, el gran acorazado y sus escoltas desataron



Entre los escuadrones más veteranos de la Infantería de Marina se encontraba el VMTB-232, los famosos *Red Devils*, que procedían de la década de los años veinte. Este trío posó para la cámara en junio de 1945 con el tradicional diablo en un pequeño diamante sobre el estabilizador vertical.

una barrera de fuego antiaéreo con todas las armas posibles, incluidos los cañones pesados de las baterías principales. Uno de nuestros aviones torpederos, pilotado por el Lt(jg) Ernie Delaney, fue alcanzado por el fuego antiaéreo durante su pasada sobre el *Yamato*. Toda la tripulación saltó en paracaídas, pero sólo el piloto sobrevivió. Edward J. Mawhinney y William Tilley no volvieron a ser vistos nunca más".

"Durante las cuatro horas junto a su balsa salvavidas, Delaney presenció el drama de la agrupación táctica japonesa moribunda a ocho kilómetros de distancia. Un destructor se aproximó a 360 metros de él, y luego de repente se marchó, quizá pensando que la balsa no estaba ocupada dado que Ernie estaba en el agua, escondiéndose. Cuando dos PBM le sobrevolaron, Delaney subió a la balsa y agitó los brazos violentamente para que le reconocieran. Un PBM osciló al atraer el fuego de la fuerza japonesa, que había observado lo que estaba pasando; el otro amerizó y llegó hasta la balsa. Alimentado, abrigado y vendado por la tripulación, Ernie pidió noticias de sus compañeros. Pero el piloto del PBM, que había buscado intensamente por el mar, le informó de que no había visto ni rastro de ellos. La escasez de combustible impidió que la búsqueda continuara".

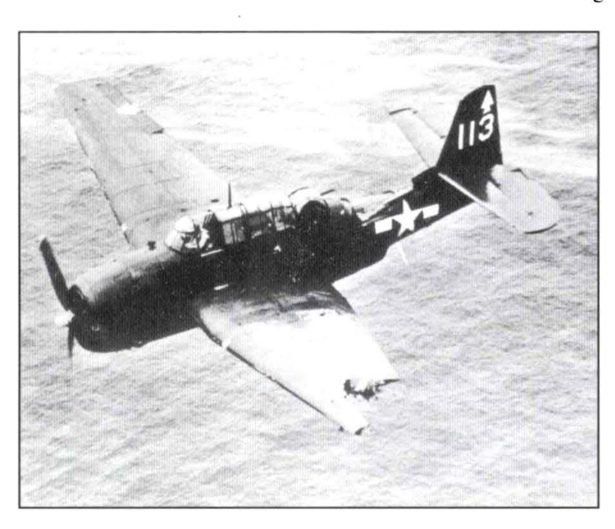
El ataque del *Yamato*, que destruyó el acorazado, un crucero ligero y cuatro destructores, fue un éxito incalificable, pero no sin bajas. Los informes oficiales señalan que se perdieron tres Hellcat, cuatro Helldiver y tres Avenger. Sin embargo, se arrojaron al mar otros cinco TBM con muchos daños tras regresar a los buques. Los Avenger los perdieron el VT-17 (dos, incluido uno en la zona del blanco), el VT-30 (uno en la zona del blanco), el VT-47 (uno), el VT-82 (uno) y el VT-84 (tres, uno en la zona del blanco). Desaparecieron dos pilotos y seis tripulantes, ya que en aquella época la mayoría de los escuadrones volaban con un "ayudante aéreo", bien el operador de radio o el tirador.

Las islas propias

Cuando la guerra del Pacífico llegó más cerca de las propias islas japonesas, como era previsible, la intensidad de las acciones aumentó. Los japoneses, ya conocidos como un enemigo despiadadamente tenaz, redoblaron sus esfuerzos no sólo para defender su patria, sino lo que ellos consideraban como tierra sagrada. El resultado fue un ritmo y una ferocidad del combate aeronaval no conocidos anteriormente.

Para los escuadrones de Avenger, por entonces equipados casi totalmente con los TBM, las oportunidades de misiones contra el tráfico marítimo disminuyeron rápidamente. Sin embargo, los ataques sobre tierra y las patrullas antisubmarinos mantuvieron a los escuadrones torpederos totalmente ocupados y el desgaste continuó siendo elevado. Lo normal es que se perdieran o resultaran afectados cien aviones o más al mes.

El VT-84 del *Bunker Hill* sufrió más bajas de las habituales para un escuadrón torpedero en aquella fase de la guerra. Entre mediados de febrero y mediados de mayo este escuadrón perdió cuatro aviones en combate, uno ante la artillería antiaérea y dos derribados por los cazas japoneses. Sin em-



Esta espectacular fotografía atestigua la calidad de los productos de la *División Eastern* de *Grumman Iron Works*. Este TBM del VT-82 perdió la mitad del ala izquierda y la mayor parte del revestimiento del fuselaje entre la torreta y la cola y, con todo, siguió volando lo suficiente como para realizar un amerizaje con éxito. En parte, la gran amplitud del ala del Avenger permitía a la resistente estructura aérea mantener una elevación adecuada a pesar de los graves daños, una cualidad ésta muy apreciada por las tripulaciones aéreas.

bargo, el 11 de mayo un *camicace* infligió daños serios al buque y a su grupo aéreo; la mayor parte de los aviones de a bordo resultó destruida, pero el coste humano fue espantoso. El *Bunker Hill* sufrió 389 muertos o desaparecidos y 264 heridos, unas cifras sólo superadas por las horribles bajas del *Franklin* en un ataque de bombardeo convencional en marzo.



¿Por qué sonríe este piloto? Debe de haberse enterado cuando se tomó esta fotografía, el 29 de agosto, de que quedaban cuatro días para la rendición formal de los japoneses. Saludando desde el VT-34 del *Monterey*, el primer avión de esta formación en escalón descendente es un modelo TBM-3E de la última época.

El Grupo Aéreo 84 registró 103 de las bajas del *Bunker Hill*, incluidos 26 oficiales y hombres del VT-84, muchos más de los que habían muerto en combate volando. Los 15 TBM-3 del escuadrón también se consumieron en los virulentos fuegos en la cubierta de vuelo y en la cubierta del hangar.

Con la flota japonesa escondida en sus puertos, la necesidad de los torpedos disminuyó aún más que antes. Por consiguiente, la mayor parte de las misiones de los TBM durante las últimas semanas de la guerra se realizaron con bombas o con minas. La misión del VT-30 del 18 de julio fue una de tantas:

"El *Belleau Wood* lanzó un ataque de ocho cazas y nueve bombarderos torpederos para participar con los aviones de otra agrupación táctica en un ataque contra el *Nagato*. La inteligencia fotográfica había mostrado que este blanco estaba bien camuflado en un muelle de Yokosuka. Dado que aquella zona era un hervidero de posiciones antiaéreas, los aviones torpederos fueron cargados con bombas de fragmentación de 118 kg para neutralizar las posiciones antiaéreas, mientras que los cazas tenían que atacar el buque con bombas de 456 kg".

"Los aviones del *Beaulah* entraron en la tercera oleada. En aquel momento los aviones llegaban desde todas direcciones y el humo de las bombas que explotaban había oscurecido completamente el *Nagato*. El fuego antiaéreo, como se esperaba, resultó intenso y exigió violentas tácticas evasivas. Con los aviones propios dando sacudidas, esquivando a la artillería antiaérea enemiga e intentando bombardear a través de un humo tan denso como la sopa de guisantes, los pilotos no pudieron garantizar mucha precisión, ni pudieron quedarse en los alrededores para verificar los resultados. El poderoso acorazado no recibió ningún golpe fatal, ni siquiera los daños graves de los que se informó originalmente".

Un posterior ataque contra el puerto de Kure el 24 de julio repitió el proceso, con los TBM dirigidos contra las defensas mientras los F6F lanzaban las bombas contra el acorazado *Ise*. Se causaron daños en el inmóvil buque, impidiendo cualquier posibilidad de ponerlo en funcionamiento.

Durante las dos últimas semanas de hostilidades los Avenger estuvieron activos sobre el suelo japonés y sobre las aguas adyacentes. Se perdieron 50 TBM, incluidos más de 20 aviones de los recursos centralizados de Hawai y las islas Filipinas. Entre los escuadrones de la flota las últimas cuatro bajas registradas tuvieron lugar el 13 de agosto, una del VT-1 a bordo del *Lexington*, una del VT-85 embarcado en el *Shangri-La*, una del VT-87 en el *Ticonderoga* y una del VC-41 a bordo del *Makin Island*.

LOS CAZASUBMARINOS

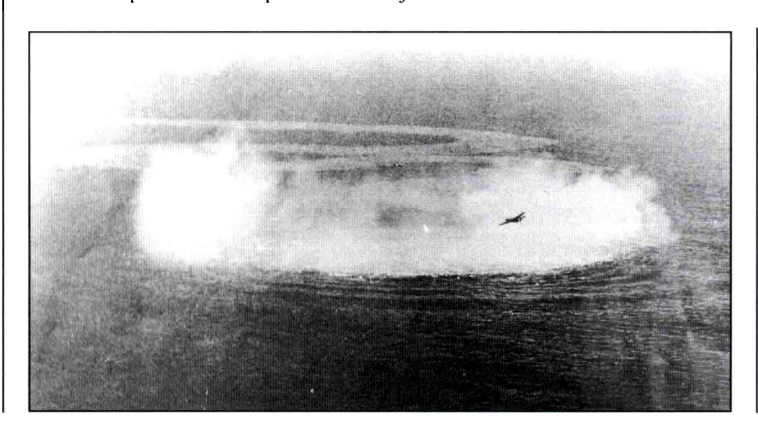
El "Vacío del Atlántico" fue un hecho terrible para la vida de los buques mercantes aliados durante la mayor parte de la II Guerra Mundial. A pesar de los aviones de patrullas de gran radio de acción con base en Newfoundland, en Islandia y en las islas Británicas todavía existía una franja de 800 a 1.920 kilómetros a lo largo de las rutas de los convoyes del Atlántico Norte que quedaba fuera de la cobertura aérea. Ni siquiera la apropiación británica de bases en las islas Azores a finales de 1943 aproximó de forma significativa lo que los marinos mercantes denominaban el "Pozo negro". En aquella zona, los submarinos alemanes acechaban a los convoyes aliados sin miedo a los ataques aéreos... hasta la primavera de 1943.

A finales de 1941 la Comisión Marítima de Estados Unidos cedió los cascos de veinte cargueros para su transformación en portaaviones de escolta, o CVE. Diez fueron para la Marina de Estados Unidos y diez para Gran Bretaña. Les siguieron cuatro petroleros transformados y, a continuación, 50 buques de la clase *Casablanca,* que fueron todos construidos desde la quilla como portaaviones. A pesar de los diferentes tipos, todos los CVE fueron aproximadamente parecidos, con una longitud total de 500-550 pies, una velocidad máxima de 17-19 nudos y con capacidad de albergar hasta 30 aviones.

A comienzos de marzo de 1943 estaba operativa la primera unidad de cazasubmarinos estadounidense. Se trataba del grupo *Bogue,* compuesto por cuatro antiguos destructores de la I Guerra Mundial agrupados en torno al primer CVE estadounidense utilizado en la escolta de convoyes. El *Bogue* embarcaba al Escuadrón Mixto Nueve (VC-9) bajo el mando del Lt Cdr William M. Drane e inicialmente utilizó ocho TBF-1 y una docena de F4F-4. Inmediatamente se identificó al Avenger como un aparato natural para este trabajo.



Una mala manera de empezar el día: una bomba de profundidad explota cerca del haz derecho de un submarino mientras otra acaba de entrar en el agua a 25 pies del casco. En la cubierta se puede ver a dos tripulantes que han abandonado el cañón de 37 mm en el afuste por detrás de la torre de mando. Aunque el submarino está sin identificar, la época fue probablemente la segunda mitad de 1943.



Un TBF vuela en círculo sobre el lugar donde ha lanzado las bombas de profundidad contra un submarino alemán. A menudo, la valoración de la precisión de estos ataques resultaba imposible hasta que se pudo disponer de los informes capturados del enemigo para compararlos con los documentos británicos o estadounidenses después de la guerra. El consiguiente análisis reconoció a los Avenger de Estados Unidos más de 30 hundimientos de submarinos en el Atlántico y a los aviones de la Marina Real otros tres más.

Su radio de acción, su resistencia y su carga útil lo hacían perfectamente adecuado tanto para las funciones de búsqueda como de ataque en la persecución de los submarinos alemanes.

Y había muchos que perseguir. En marzo, el almirante Karl Doenitz disponía de una media de 116 submarinos en el mar todos los días; un tercio en las bases y dos tercios en las rutas para patrullar las zonas o de regreso a las bases para los reajustes. Aquel mes hundieron 108 buques mercantes, totalizando más de 620.000 toneladas brutas. La Batalla del Atlántico todavía estaba dudosa.

La campaña de los submarinos era una empresa de todo el año a pesar de la situación climatológica. Estos marineros se mantienen calientes retirando con palas la nieve de la cubierta de vuelo de un portaaviones de escolta en el Atlántico Norte durante el invierno de 1942-1943. Con la llegada de la primavera la caza mejoraría mucho y los aviones de los portaaviones estadounidenses comenzarían a anotar los primeros hundimientos de submarinos.

El *Bogue* escoltó tres convoyes durante marzo y abril con un comienzo desfavorable. La mar fuerte y las malas condiciones climatológicas para el vuelo anularon muchas misiones de búsqueda y sólo se avistaron dos submarinos, ninguno de los cuales fue atacado.

Pero los cazasubmarinos aéreos estaban aprendiendo. Las primeras experiencias demostraron que había que buscar a los submarinos de forma activa. Mantener simplemente un paraguas sobre un convoy era una disuasión menor para el capitán de un submarino decidido, que podría deslizarse y disparar sus torpedos antes de ser localizado. Se ampliaron los modelos de búsqueda de los Avenger para abrirse en abanico por delante y por los lados del convoy, incrementando de esta forma la probabilidad de un contacto previo. Se modificó el complemento para incluir sólo nueve F4F y aumentarlo hasta 12 TBF ya que estos últimos eran más polivalentes. Los equipos de búsqueda se componían normalmente de un Wildcat y de un Avenger para favorecer la flexibilidad y el apoyo mutuo.

Las nuevas técnicas produjeron resultados. Al final de la tarde del 21 de mayo, el *Bogue* escoltaba hacia el oeste al convoy ON-184 cuando el CO (oficial al mando) del VC-9, Lt Cdr Drane, localizó un submarino en superficie a 96 kilómetros por delante del convoy. Lanzó su Avenger en un descenso en picado sobre el *U-231* y realizó un preciso ataque de bombardeo que dañó gravemente el puente del buque. Aunque el submarino no se hundió, se vio obligado a dirigirse hacia el este para las reparaciones.

El trabajo se acumuló drásticamente al día siguiente. A primera hora de la mañana un TBF localizó un submarino navegando en superficie a 88 km del *Bogue*. El piloto aprovechó las nubes bajas para esconderse en la aproximación, pero fue visto por los vigías alemanes y se vio obligado a abandonar el ataque debido al intenso fuego antiaéreo. Los problemas con las comunicaciones impidieron que los aviones de refuerzo llegaran a tiempo para un ataque coordinado. Al mismo tiempo, otro TBF avistó un segundo submarino 56 kilómetros por delante del convoy y descendió para atacar, pero se quedó frustrado cuando el submarino se retiró y se sumergió cuando todavía estaba fuera de alcance.

A media mañana, el Ens Stewart E. Doty cogió a otro submarino desprevenido y le rompió el casco con el impacto próximo de una de las cuatro bombas que lanzó. Aquella embarcación, *U-305*, se sumergió para realizar reparaciones provisionales y subió a la superficie tres horas después, sim-

plemente para ser atacado por otro Avenger. Al igual que el primer submarino, éste se consideró bastante afortunado y puso rumbo a Brest.

El dicho de "a la tercera va la vencida" no se convirtió en realidad el 23 de mayo, pero el cuarto contacto del día resultó perfecto. Un gonio de a bordo consiguió una marcación del *U-569* a sólo 32 kilómetros del *Bogue* justo cuando el Lt(jg) William F. Chamberlain lo avistaba. Rápidamente le atacó y lanzó las cuatro bombas cerca de la borda del submarino, que realizó una inmersión de emergencia. Los cazasubmarinos del VC-9 sabían que no habían hundido la embarcación y se mantuvieron literalmente por encima de él durante todo el resto de la tarde. Cuando el *U-569* salió a la superficie, el Lt Howard S. Roberts estaba por encima. Lanzó el conjunto completo de las cuatro cargas de profundidad, que no impidieron que el buque se sumergiera, pero tuvo que volver a salir de nuevo casi inmediatamente y fue destruido.

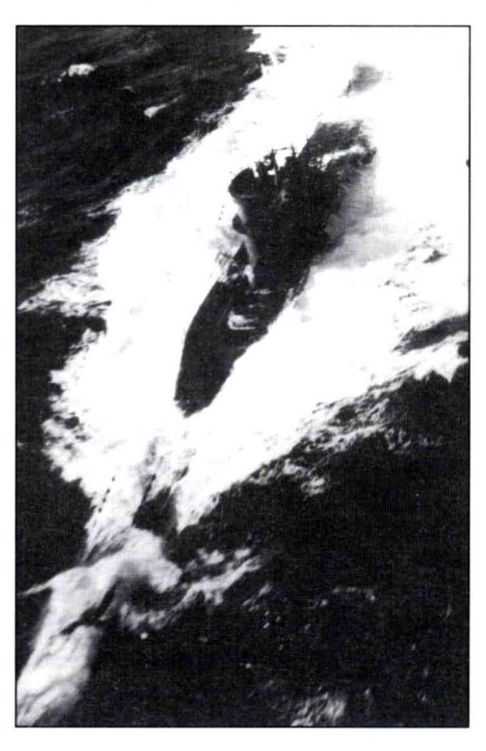
De esta forma, el *U-569* se convirtió en el primer submarino hundido por los equipos de cazasubmarinos aéreos de la Marina de Estados Unidos. El primer submarino del Eje hundido por los Avenger había sido un buque de la Francia de Vichy enviado al fondo en las proximidades de Casablanca por tres TBF del VS-27 del *Suwannee* durante la invasión del norte de África en noviembre de 1942. Pero aquel fue un incidente aislado, no relacionado con la Batalla del Atlántico. El convoy del *Bogue* finalizó su travesía sin la pérdida de un solo buque, lo cual ya era en sí mismo destacable. En aquella época, algunos convoyes perdían el 40% de sus buques mercantes.

Los aviones del *Bogue* hundieron dos submarinos más en junio, pero el total de hundimientos era sólo una pequeña parte del cambio de tendencia hacia la victoria final en el Atlántico. En los últimos tres meses de 1942, los submarinos hundieron 300 buques mercantes con un total de casi 1.800.000 toneladas brutas. En el primer cuarto de 1943 (el periodo en el que los aviones de los CVE comenzaron a cubrir el "Vacío del Atlántico") los hundimientos de los buques mercantes cayeron a 243. Los Avenger y los Wildcat de las patrullas habían desbaratado muchos ataques en grupo a gran escala contra los convoyes escoltados al avistar a los submarinos antes de que estuvieran en posición de atacar. Esta tendencia continuó en el segundo trimestre de 1943 ya que las bajas entre los buques mercantes se redujeron a 150 buques con menos de un millón de toneladas, mientras que las bajas entre los submarinos durante aquellos tres meses casi se duplicaron hasta 73. Por primera vez la proporción de bajas-hundimientos de los buques con respecto a los submarinos cayó prácticamente hasta la paridad, a sólo dos a uno. Anteriormente no había estado por debajo de seis a uno.

Desde el punto de vista de los portaaviones de escolta, julio de 1943 fue el giro definitivo en esta campaña. El *Core*, con el VC-13 a bordo, y el *Santee*, con el VC-29, consiguieron sus primeros hundimientos aquel mes que, combinados con los del *Bogue*, sumaron seis submarinos. Pero no todo fue tan desigual.

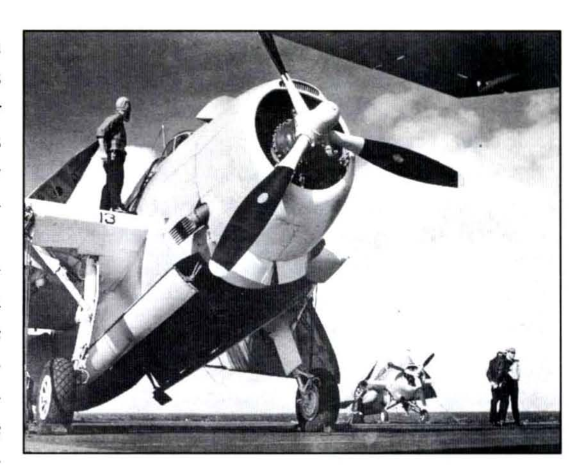
Cuando el almirante Karl Doenitz, el jefe de los submarinos, se enteró de que los portaaviones de escolta estaban operando en el Atlántico Norte, adoptó algunas medidas rápidamente. En abril ordenó instalar armamento antiaéreo pesado en sus buques e indicó a los capitanes que se mantuvieran firmes y comba-

La primera muestra. El Lt Howard S. Roberts del VC-9 del *Bogue* lanzó cuatro bombas de profundidad Mk 17 desde su TBF-1 en este ataque del 22 de mayo de 1943. Se pueden ver dos de los proyectiles en la parte derecha de la fotografía. El *U-569* se hundió, señalando el primer éxito de la táctica de los cazasubmarinos de Estados Unidos. En los tres días previos cuatro contactos habían producido dos ataques y dos submarinos dañados. El Escuadrón Mixto 9 finalizó la guerra como el mejor escuadrón antisubmarinos de la Marina de Estados Unidos



tieran a los aviones. Llevó cierto tiempo que pusieran en práctica estas órdenes, pero a mediados de julio las tripulaciones de los Avenger comenzaron a descubrir por sí mismas lo formidables que podían resultar las defensas antiaéreas. Con cuatro cañones de 20 mm y uno de 37 mm un submarino podía lanzar una cantidad terrorífica de artillería antiaérea.

En la tarde del 13 de julio un equipo del VC-13 localizó en las proximidades del *Core* al submarino cisterna (*U-487*) de 1.600 toneladas en la superficie. El F4F se lanzó en picado para atacar y eliminar el fuego antiaéreo, pero fue gravemente alcanzado por las armas automáticas y se estrelló en el océano. Otros tres aviones se reunieron en la escena y realizaron un ataque coordinado, dividiendo las defensas. Un TBF se acercó lo suficiente para lanzar sus bombas y el *U-487* quedó rematado.



Esta excelente fotografía puede que fuera tomada a bordo del USS *Bogue* en 1944. Se ha modificado el tubo de escape del Avenger con un apagallamas para mayor seguridad durante las operaciones nocturnas, mientras que los FM-2 Wildcat no llevan estas modificaciones; seguramente una buena señal para los pilotos de caza.

Hasta entonces, todos los derribos de los Avenger en la ASW (guerra antisubmarina) se habían conseguido con bombas o con cargas de profundidad. Pero al día siguiente, 14 de julio, se utilizó un arma nueva. Un equipo del VC-29 del *Santee* avistó al *U-160* en la superficie aquella mañana y el Wildcat descendió para atacar según la nueva doctrina. El ataque provocó que el submarino descendiera, que era justamente lo que estaba esperando el piloto del TBF, Lt(jg) John Ballentine. Él lanzó su torpedo Mk 24 Fido, que se dirigió hacia los motores del buque y consiguió un impacto directo. Una explosión submarina surgió hasta la superficie y el *U-160* nunca volvió a subir.

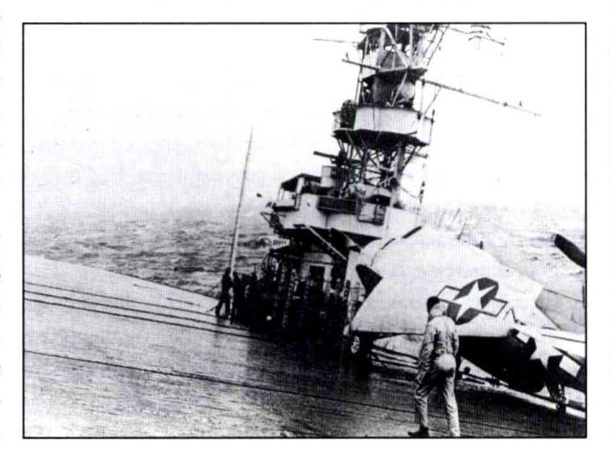
Menos de 24 horas después otro Avenger del *Santee* consiguió un hundimiento con un Fido. Posteriormente, el día 16, un TBF del V-13 del *Core* hundió el *U-67* con una carga de bombas. Los CVE enviaron cuatro submarinos al fondo del mar en cuatro días consecutivos. Los Avenger del *Bogue* y del *Santee* consiguieron los dos últimos derribos del mes utilizando cargas de profundidad y un Fido.

En agosto llegaron seis hundimientos más, incluidos los cuatro del VC-1 a bordo del *Card*. En septiembre los aviones de los CVE no consiguieron hundimientos de submarinos, pero durante octubre los aviones del *Card*, del *Core* y del *Croatan* realizaron 20 ataques y reclamaron 12 hundimientos. En realidad, sólo seis de estas reclamaciones fueron válidas, pero indudablemente otros submarinos resultaron dañados. Los TBF y los F4F cazasubmarinos creyeron haber destruido cinco submarinos en noviembre, y el *Bogue*, con el VC-19 a bordo por entonces, finalizó el año con un hundimiento en cada uno de los dos últimos meses de 1943.

Los portaaviones de escolta estadounidenses hundieron 23 submarinos desde mayo hasta diciembre, casi todos por parte de los Avenger.

Al trabajar conjuntamente con los destructores y con otros buques antisubmarinos redujeron las bajas entre el tráfico marítimo en el último trimestre de 1943 a 89 buques con menos de medio millón de toneladas. Un año antes no hubiera resultado extraño perder ese número en un único mes. El escuadrón con más éxitos fue el VC-9 con ocho hundimientos durante 1943.

Con frecuencia los submarinos eran el enemigo menor, como queda demostrado por la cubierta volcada de este portaaviones de escolta que navega a través de una fuerte marejada atlántica. En condiciones extremas, la cubierta de vuelo podía desarrollar "excursiones" de 60 pies o más, haciendo que el aterrizaje seguro fuera completamente imposible.





Como lo demuestra esta fotografía, los productos de Grumman/Eastern mantuvieron un monopolio en los aviones antisubmarinos de los portaaviones de la Marina estadounidense ya que los Avenger y los Wildcat eran los "únicos propietarios". El diseño de colores del teatro de operaciones del Atlántico es evidente: insignia blanca general con las superficies superiores y laterales en gris gaviota. La insignia nacional estilo 1944 bajo el ala derecha del TBF en el aire apenas se puede ver.

La mitad los consiguió volando desde el *Bogue* bajo el mando del Lt Cdr Drane y la otra mitad desde el *Card* bajo el mando del Lt Cdr H. M. Avery. A continuación, esta unidad prestó sus servicios a bordo del *Solomons* durante dos meses en 1944, todavía bajo el mando de Avery, y consiguió un noveno buque. Pero no fue fácil.

El 15 de junio de 1944 una marcación mediante un gonio indicó un submarino en las proximidades y el Ens George E. Edwards lo rastreó. Los submarinos todavía creían en la política de combatir y el *U-860* derribó el Avenger de Edwards antes de que él pudiera enviar una comunicación de posición. Un programa de búsqueda intensiva descubrió al problemático buque nuevamente al atardecer cuando el Lt Cdr Avery localizó al *U-860* en la superficie. Sabía que tenía pocas probabilidades de hundir la embarcación sin ayuda pero astutamente consideró que se quedaría y combatiría. Lo mantuvo ocupado con pasadas de ataque durante 20 minutos mientras esperaba a otros tres aviones. A pesar del aumento de fuerzas, el *U-860* siguió en la superficie disparando mientras se cernía la oscuridad. El Lt(jg) Chamberlain, que había dañado al *U-569* en el primer hundimiento del escuadrón más de un año antes, llevó su ataque hasta un alcance a quemarropa. Sus bombas explotaron justo cuando él pasaba por encima, destruyendo tanto al atacante como a la víctima con la detonación.

Tres meses antes había tenido lugar un incidente similar. El 19 de marzo un equipo del VC-6 del *Block Island* localizó al *U-1059* "vaca lechera" a primera hora de la mañana. Algunos alemanes estaban disfrutando de un baño cuando el Wildcat se lanzó en picado para atacar al submarino, pero inmediatamente comenzaron a funcionar los cañones de la artillería antiaérea y el Avenger resultó alcanzado durante el ataque. El piloto del TBM, Lt(jg) Norman Dowty, sin hacer caso de los daños continuó su pasada. Lanzó dos bombas de profundidad, una de las cuales explotó en el depósito de la munición y tanto el TBM como el submarino resultaron destruidos. Uno de los tripulantes de Dowty y siete alemanes fueron rescatados.

Aquel fue el único submarino hundido por los aviones del *Block Island*, aunque los destructores de su barrera enviaron cinco submarinos al fondo del mar. La *Kriegsmarine* (Marina de Guerra de Alemania) se cobró su venganza el 29 de mayo cuando el *U-549* del *Oberstleutnant* (teniente coronel) Detlev Krankenhagen colocó tres torpedos en el CVE, aunque éste fue el único portaaviones estadounidense hundido en toda la campaña del Atlántico. El VC-55 perdió sus ocho TBM-1C y tres TBF-1.

En total, los aviones de los portaaviones de escolta de la Marina de Estados Unidos hundieron nueve submarinos en el Atlántico durante 1944. El último de ellos fue el 20 de agosto cuando varios TBM del VC-69 del *Bogue* hundieron al *U-1229*. De esta forma, los aviones del *Bogue* destruyeron el primer y último submarino por parte de los aviones cazasubmarinos estadounidenses. Aunque los hundimientos de 1944 fueron considerablemen-



Esta notable instantánea representa el primer ataque con proyectiles de la Marina de Estados Unidos contra un submarino. Un Avenger del VC-58 cogió al submarino en la superficie y la estela de los dos HVAR es claramente visible. Se reclamó un hundimiento pero los informes de la posguerra no han logrado confirmar la pérdida de un submarino en la fecha en cuestión, el 11 de enero de 1944.

te menores que los del año anterior, las cosas fueron incluso peor para los submarinos. Anteriormente, habían estado libres de los ataques aéreos por la noche y el enfrentamiento nocturno en superficie era una de las técnicas favoritas de los submarinos. Pero no por más tiempo.

Las primeras operaciones nocturnas de los CVE las inició el *Card* en febrero de 1944. Se habían modificado dos TBF para funciones nocturnas. Se les retiraron todos los equipos y el personal no esenciales; se quitaron los cañones, los explosivos y la placa de blindaje para facilitar la instalación de depósitos con combustible adicional que, si eran necesarios, podrían permitir al Avenger una autonomía de 14 horas. Al piloto sólo le acompañaba el operador de radar. Al atardecer del 13 de febrero los dos Avenger despegaron y patrullaron 128 kilómetros por ambos lados del convoy. Sin armas, no tenían medios para atacar a los submarinos, pero habían sido concebidos exclusivamente para dirigir a los destructores hacia el contacto. Aunque no se localizó ningún submarino durante aquel breve experimento, se abrió el camino para medidas menos improvisadas.

El VC-58 bajo el mando del Cdr Richard Gould llegó a bordo del *Guadalcanal* en Norfolk, Virginia, en marzo. Su capitán era Daniel V. Gallery, un popular oficial que creía que los CVE podían mantener sus aviones volando las 24 horas del día. Tanto Gould como el oficial de señales de aterrizaje aceptaron intentar la idea de Gallery de vuelos nocturnos durante toda la noche, y la unidad se adiestró en consecuencia.

El plan consistía en mantener cuatro Avenger armados en el aire durante la noche. Dado que no habían sido modificados para llevar combustible adicional quedaron cómodamente limitados a cuatro horas en cada patrulla y, por lo tanto, precisaban relevos. Esto suponía que el *Guadalcanal* utilizaría ocho Avenger en dos relevos cada noche. Después de que los pilotos se hubieran cualificado para los aterrizajes nocturnos, la mala situación climatológica era el único factor que suponía una seria amenaza para el plan.

El VC-58 comenzó sus patrullas nocturnas el 7 de abril, explorando el sur de las islas Azores. La primera noche no produjo contactos, pero en la noche del día ocho un Avenger sorprendió al *U-515* recargando las baterías en la superficie. El TBM lanzó un ataque con bombas de profundidad que obligó al submarino a descender a sólo 48 kilómetros del portaaviones. Se encargó a otros Avenger que permanecieran en la zona mientras los tres destructores aceleraban hacia el punto de contacto.

El submarino salió a la superficie dos veces durante aquella noche, pero se vio obligado a descender tan pronto como salió. Durante todo el día siguiente los destructores siguieron la pista del submarino, lanzando ataques con cargas de profundidad. Finalmente, el *U-515*, gravemente dañado, salió a la superficie dentro del alcance de los cañones de los escoltas y se rindió.

Los Avenger del VC-58 no tuvieron que compartir el siguiente derribo. Mil seiscientos kilómetros al sureste los TBM de vuelo nocturno localizaron a otro submarino y lo cazaron al atardecer, dirigiéndose hacia el este. Dos Avenger y un Wildcat salieron de la oscuridad hacia el oeste mientras su blanco se perfilaba sobre la puesta de sol. El *U-68* inten-

tó una inmersión de emergencia, pero era demasiado tarde. Explotó en dos debido a una combinación de bombas de profundidad y proyectiles.

Como dijo el *Cap'n Dan* Gallery: "Esto despejó toda duda sobre las operaciones nocturnas. En un mes de constantes vuelos diurnos no habíamos visto ningún submarino. En 48 horas de operaciones nocturnas habíamos conseguido dos hundimientos".

Los 30 submarinos hundidos por los aviones de los CVE estadounidenses y los dos derribos compartidos con los destructores durante 1943-1944 supusieron una pequeña parte del total de 780 enviados al fondo del mar durante toda la guerra. Pero la Batalla del Atlántico había cambiado tan drásticamente de rumbo en 1945, que ni los Avenger ni los Wildcat consiguieron más hundimientos en los cinco meses anteriores al día de la victoria en Europa. El impacto cotidiano de los escuadrones de los portaaviones de escolta, su mera presencia, queda casi fuera de todo cálculo. Cuántos ataques de los submarinos se evitaron o se interrumpieron nadie lo puede saber exactamente.

A pesar de su indudable éxito contra los grupos de ataque, los Avenger y otros aviones de la guerra antisubmarina sufrieron bajas. Durante toda la guerra el armamento pesado de los submarinos produjo el derribo de unos 110 aviones aliados, incluidos al menos cinco Avenger y dos Wildcat de Estados Unidos desde junio de 1943 hasta septiembre de 1944. En intercambios directos con estas bajas se hundieron tres submarinos; el *U-262* y el *U-860* derribaron cada uno dos aviones estadounidenses, aunque este último buque desapareció en el proceso.

Torch y Leader

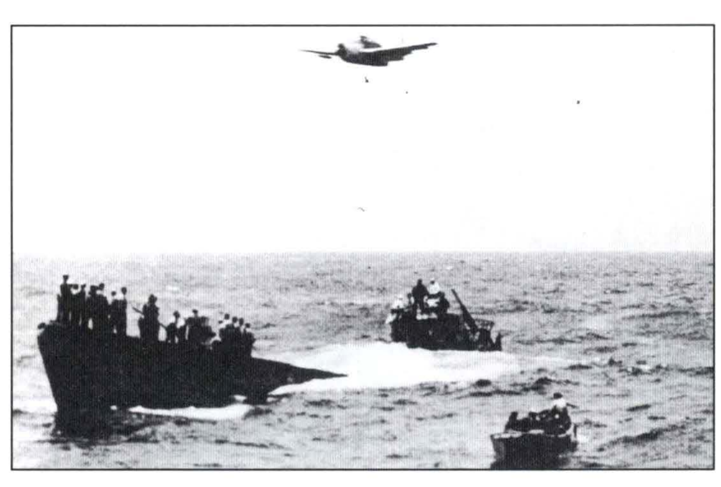
Tres escuadrones de TBF apoyaron la operación *Torch*, la invasión estadounidense del Marruecos francés en noviembre de 1942. El VGS-26 a bordo del *Sangamon* (9 TBF-1 y 9 SBD-3), el VGS-27 en el *Suwannee* (9 TBF-1) y el VGS-29 a bordo del *Santee* (9 TBF-1 y 9 SBD-3) volaban desde los portaaviones de escolta. El otro portaaviones estadounidense participante, el *Ranger* (CV 4), utilizaba dos unidades de F4F y una de SBD, pero sin TBF.

El primer día de la operación *Torch* (8 de noviembre) un Avenger del *Sangamon* que atacaba el campo de aviación de Port Lyuatey fue interceptado por un Dewoitine D.520. El piloto del TBF, Lt R. M. Jones, viró hacia la amenaza e intercambió brevemente fuego de cañones con el caza de Vichy. Al volver a su misión asignada, Jones bombardeó una batería de artillería antiaérea, que a su vez infligió daños importantes en el TBF. Descubrió que no podía bajar los *flaps* de aterrizaje, pero consiguió realizar un aterrizaje seguro a bordo del *Sangamon*. Posteriormente, aquel mismo día, dos Avenger del VGS-29 chocaron en el despegue desde el *Santee*, pero las dos tripulaciones fueron rescatadas.

Al día siguiente, un TBF del *Santee* fue alcanzado por la artillería antiaérea y realizó un aterrizaje forzoso cerca de Bou Guedra. El piloto heri-



Esta tripulación del *Block Island* participó en el primer ataque con proyectiles de EE UU contra un submarino enemigo después de que el piloto, Lt(jg) Leonard L. McFord (en el centro), avistara al submarino en la superficie. Su tripulación estaba compuesta por el ARM3/c Charles W. Gertsch (izquierda) y el AMM2/c W. H. Ryder (derecha). También participó en este ataque la tripulación del Lt(jg) Willis Seeley.



Dos días antes del Día D, la Marina de EE UU infligió un golpe importante en la Batalla del Atlántico. La agrupación táctica del *Guadalcanal* del contraalmirante Daniel Gallery obligó al *U-505* a subir a la superficie cerca de las Azores y allí la tripulación del submarino abandonó el buque, esperando que éste se hundiera. Sin embargo, un equipo bien preparado de Gallery subió a bordo del submarino y lo capturó intacto, junto con datos de inteligencia de valor incalculable. Un TBF sobrevuela el *U-505* que, en aquel momento, todavía estaba en peligro de irse a pique.

do, Lt(jg) Charles Rodeen, fue capturado junto con su tirador. El día 19 una tripulación del VGS-27 murió durante el aterrizaje a bordo del *Suwannee*. El Ens Robert O´Neil tuvo un incidente en vuelo cuando el gancho de cola cogió un cable de frenado antes de que las ruedas tocaran la cubierta. El TBF cayó por la borda y las cargas de profundidad explotaron en el impacto, matando a la tripulación de tres hombres.

Los 27 TBF sufrieron 10 bajas por diversas causas, muy pocas de las cuales estuvieron relacionadas con los combates. De hecho, el 37% del índice de bajas fue el más alto que ningún avión de la Marina sufrió en la operación *Torch* y se atribuyó principalmente a la relativa falta de experiencia de los pilotos de exploración de escolta. Las bajas más importantes las sufrió el *Santee*, que retiró del servicio a siete de sus nueve Avenger.

A pesar de las bajas, hubo algunos éxitos ocasionales ya que tres Avenger del VGS-27 del *Suwannee* reclamaron un submarino francés, consiguiendo así el primer hundimiento de los aviones de los CVE. Sin embargo, los submarinos se mostraron agresivamente activos y sólo los días 11 y 12 hundieron cuatro buques de transporte, dañaron otros dos buques y dispararon torpedos contra tres portaaviones y un crucero.

La operación Leader

Los TBF de la Marina de Estados Unidos realizaron una operación por encima del Círculo Ártico en la II Guerra Mundial, la operación *Leader*, un ataque contra el tráfico marítimo controlado por el Eje en octubre de 1943. El USS *Ranger*, que navegó junto con la flota local británica, embarcó al Grupo Aéreo 4 para atacar el puerto de Bodø, en Noruega.

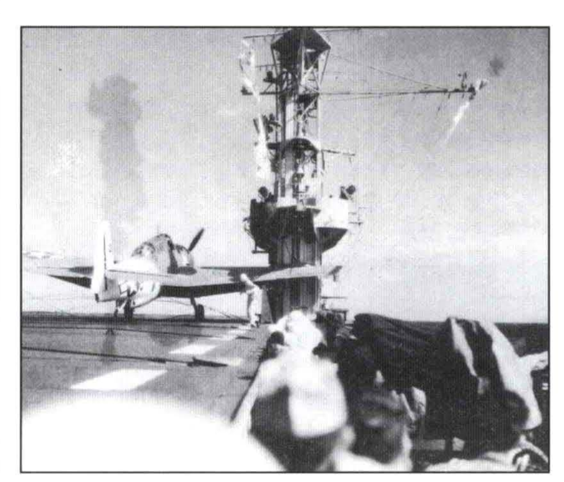
Bodø, situado en el fiordo de Salt, fue identificado como blanco el 4 de octubre con dos ataques. El primero, compuesto por 20 SBD-5 y 8 F4F-4, salió poco después de las 07:00 horas. El segundo lanzamiento incluyó a diez Avenger del VT-4, escoltados por media docena de Wildcat. La artillería antiaérea alemana derribó un TBF mientras se aproximaba al blanco, pero el resto de Grumman hundió un carguero, anteriormente dañado por los Dauntless.

Los depredadores del Pacífico

En el Pacífico, 1945 fue con mucho el año más activo para los antisubmarinos Avenger. El único periodo anterior con tanta actividad había tenido lugar en noviembre de 1943 y en la invasión de las islas Gilbert. Los aviones del *Chenango* habían hundido el I-21 el día 29, pero al igual que en el Atlántico, un submarino enemigo había hundido un CVE, el *Liscombe Bay*, que se hundió en 23 minutos después de ser alcanzado por los torpedos del I-175 el 24 de noviembre. Al contrario que la afortunada tripulación del *Block Island*, el *Liscombe Bay* sufrió una gran pérdida de vidas.

Los Avenger del Pacífico sólo consiguieron dos hundimientos de submarinos durante 1944. El primero tuvo lugar el 19 de junio, en el punto culminante de la Batalla del Mar de las islas Filipinas, cuando el Ens G. E. Sabin del VT-60 del *Suwannee* envió al I-184 a una inmersión definitiva cerca de Guam, en las islas Marianas. Cinco meses después, el 18 de noviembre, los aviones del *An-*

A pesar de la eficacia de la doctrina de "entrar en combate" de los submarinos que supuso al menos la pérdida de siete aviones de los portaaviones estadounidenses, los mayores peligros residían en el desarrollo de las operaciones normales de vuelo. Este Avenger del *Bogue* (el desafortunado número 13) rompió un cable de frenado, casi golpea a un marinero y chocó contra la isla con los resultados previsibles para la plataforma aérea.



zio se unieron a un destructor de escolta para finalizar con la carrera del I-41 a unos 480 kilómetros al este de Samar.

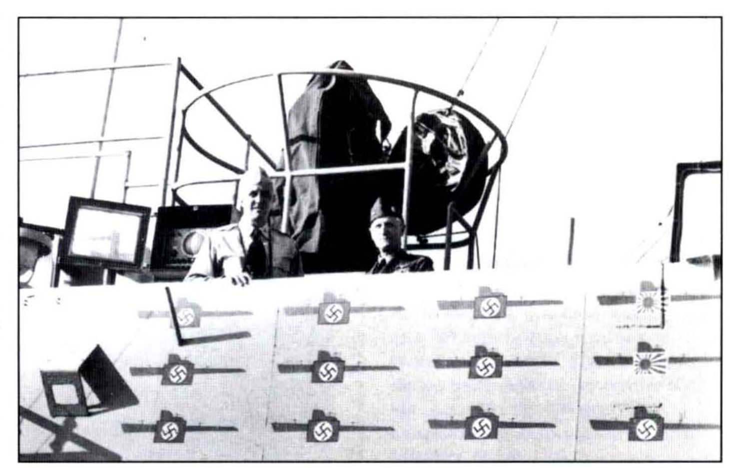
El *Anzio* fue para los CVE del Pacífico lo que el *Bogue* para los del Atlántico, el primer y último buque de caza en hundir un submarino enemigo y el que tuvo más éxitos. Durante la sangrienta batalla de Iwo Jima, el VC-13 del *Anzio* hundió dos submarinos en días consecutivos, un buque RO de 960 toneladas el 26 de febrero de 1945 y un gran buque I el día 27.

El VC-92 del *Tulagi* acabó con un buque I a finales de abril durante la campaña de Okinawa y, posteriormente, el *Anzio* conseguiría otra anotación un mes después al hundir al I-361 sin ayuda. La última víctima del *Anzio* fue el desafortunado I-13, destruido en colaboración con un destructor de escolta el 16 de julio, a unos 880 kilómetros al este de Yokosuka. De los seis submarinos de la flota reconocidos a los CVE del Pacífico, el *Anzio* sumó él mismo tres, además de los dos hundimientos compartidos. El hundimiento de los submarinos enanos japoneses es difícil de documentar.

Para completar la historia debemos regresar al Atlántico en junio de 1944, sólo cinco meses después de que los aviones del *Suwannee* hubieran hundido el I-184 en las proximidades de Guam. El I-52 se encontraba en una misión especial de enlace hacia Francia y fue localizado en primer lugar por un Avenger de vuelo nocturno del *Bogue* al suroeste de las islas Azores el 23 de junio. El Lt Cdr Jesse Taylor, CO del VC-69, estableció consiguientemente el contacto por radar y lanzó una bengala que iluminó aquel monstruo de 350 pies, le hizo descender con un ataque de bombardeo y lanzó una sonoboya. Aunque el capitán japonés escapó de Taylor sólo sobrevivió durante unas pocas horas. Poco después de la 01:00 del día 24 otro TBF del *Bogue* siguió los contactos de la sonoboya y realizó un ataque con bombas de profundidad en la oscuridad. Después del amanecer un destructor que patrullaba la zona recogió una sandalia japonesa y cinco docenas de fardos de goma flotando entre los restos.

El total final de hundimientos de submarinos por parte de los aviones de los CVE de la Marina estadounidense fue de 31 en el Atlántico (incluido uno de la Francia de Vichy y otro japonés) y seis en el Pacífico, además de dos embarcaciones alemanas y dos japonesas compartidas con los buques de escolta. La campaña que desplegaron los Avenger en el Atlántico fue probablemente tan propia de la guerra como cualquier otro aspecto de la II Guerra Mundial. La mayor parte fueron horas, días y semanas de tediosa rutina, de monótonas e intrascendentes patrullas durante las cuales no se veía nada y casi nada ocurría.

Luego estaban aquellas pocas ocasiones en las que un contacto se convertía realmente en un ataque. Y entonces había mucho que hacer en el tiempo disponible. Había que informar del submarino con una fijación de posición precisa y reunir más aviones. Había que coordinar y lanzar el ataque, con frecuencia ante un formidable fuego antiaéreo. Estaba aquella constante y lacerante ansiedad de que esa oportunidad (para la que se ha-



El contraalmirante Reed y el Capt Vosseler posan con los trofeos de la caza: el marcador del *Bogue* muestra 12 submarinos del Eje hundidos por la agrupación táctica del buque hasta octubre de 1944. Nueve de los hundimientos fueron reconocidos a los cinco escuadrones mixtos asignados al *Bogue* durante aquel periodo.

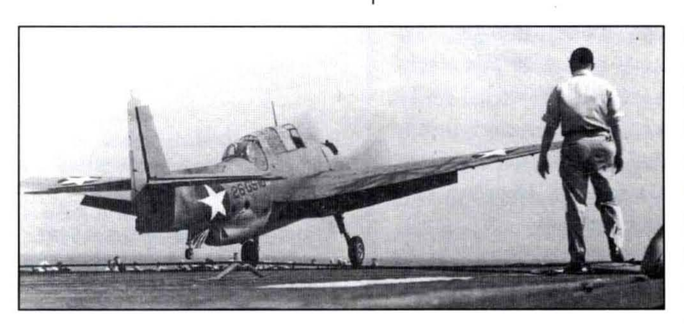


Un anzuelo era una decisión inspirada para el emblema de un avión antisubmarinos. Este TBM-3 del VC-97, con base a bordo del portaaviones *Makassar Strait*, patrulla cerca de Okinawa. Aunque ni el buque ni el escuadrón reclamaron ningún hundimiento, otros CVE de la Flota del Pacífico sí consiguieron hundir al menos seis embarcaciones japonesas.

bían adiestrado el piloto y la tripulación durante meses y que puede que no se volviera a producir) saliera mal. Y algunas veces así ocurría. El objetivo se calculaba erróneamente o precipitadamente. El submarino realizaba una inmersión cuando todavía estaba fuera del alcance. O el avión caía ante el bien orientado fuego de las armas automáticas.

Pero de vez en cuando, con la suficiente frecuencia para mantener alta la moral, se obtenía un resultado tangible en la forma de un hundimiento definitivo. Las manchas de combustible y los restos flotando en la superficie, el avistamiento de hombres del submarino cabeceando en el agua e incluso el espectáculo de un submarino rompiéndose en dos y hundiéndose hasta perderse de vista. Éstas eran las dramáticas consecuencias de un ataque con éxito.

Sin embargo, estos no eran los resultados más importantes. No eran el fin, sino el medio para un fin. El resultado no anunciado pero muy efectivo para la victoria en la guerra era la llegada de cada convoy a su destino con pocas bajas o ninguna.



La primera victoria antisubmarina de los Avenger llegó durante la operación *Torch* cuando un avión del *Suwannee* hundió un buque de la Francia de Vichy en noviembre de 1942. Este TBF del VGS-26 fue fotografiado realizando las cualificaciones para portaaviones a bordo del *Charger* en julio de 1942.

Sería injusto e impreciso decir que el Avenger fue el responsable de la victoria en la Batalla del Atlántico. Pero no puede haber lugar a la duda de que fue el avión predominante en aquella lucha de seis años, el único aspecto de la guerra que Winston Churchill temía que los aliados pudieran perder. Debido a la importancia de mantener abiertas las líneas marítimas entre el Viejo y el Nuevo Mundo, la participación de los Avenger en la derrota de los submarinos se debe considerar como su aportación más significativa a la victoria.

Hundimientos de submarinos por parte de los Escuadrones de los CVE

Atlántico 1942-1945

VC-9	*Bogue, Card*	9
VC-13	*Core, Guadalcanal*	6
VC-1	*Card, Block Island*	5
VC-29	*Santee*	3
VC-58	*Guadalcanal, Wake Island*	3 (1 compartido)
VC-6	*Block Island*	2 (1 compartido)
VGS-27	*Suwannee*	1 (Francia de Vichy)
VC-42	*Bogue*	1
VC-65	*Bogue*	1 (buque japonés)
VC-95	*Bogue*	1 (compartido)

Pacífico 1944-1945 (sin incluir los submarinos enanos)

VC-82	*Anzio*	3 (1 compartido)
VC-13	*Anzio*	2 (1 compartido)
VT-60	*Suwannee*	1
VC-92	*Tulagi*	1

LA MARINA REAL Y LA RNZAF

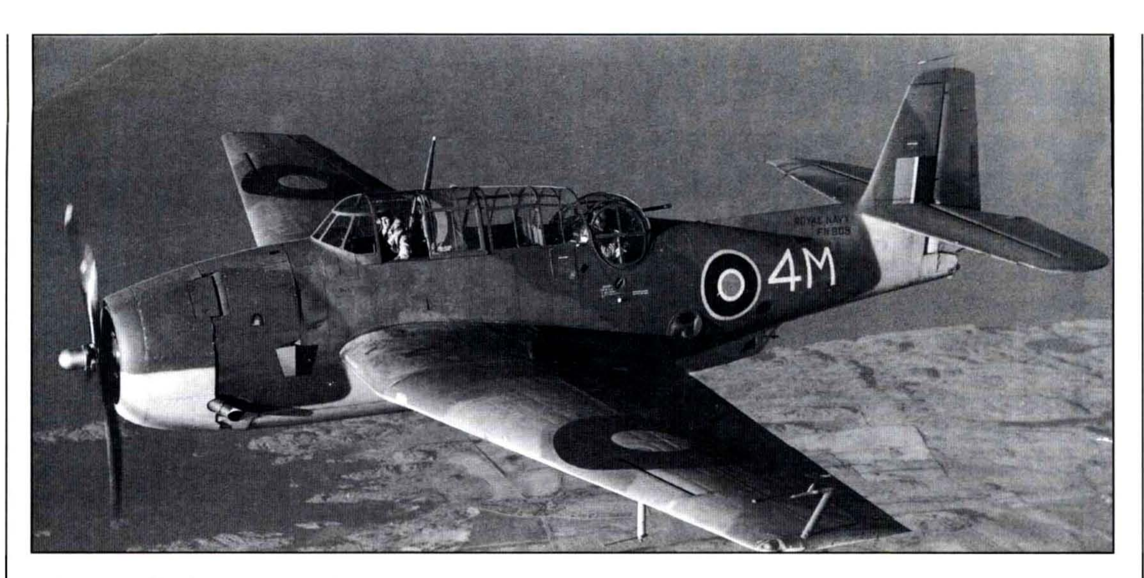
Gran Bretaña recibió casi 1.000 TBF y TBM: 402 TBF-1B como Avenger I, 334 TBM-1C como Avenger II y 222 TBM-3 como Mk III. Diecisiete escuadrones de la Aviación de la Flota (FAA) utilizaron los Avenger durante la guerra en el frente, y otros 20 facilitaron el adiestramiento y el apoyo logístico tanto en casa como en el extranjero. Además, dos escuadrones de la Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda (RNZAF) utilizaron los TBF en el Pacífico suroccidental.

La Marina Real recibió sus primeros 15 TBF-1 antes de finales de 1942. La Aviación de la Flota, que sufría una grave escasez de modernos aviones de ataque con base en los portaaviones, aceptó rápidamente el Avenger. Pero hasta finales de enero de 1944 el Avenger fue conocido como Tarpon en el servicio británico, por el gran pez de aguas cálidas del Atlántico occidental.

Bien como Tarpon o Avenger los ejércitos de la Commonwealth necesitaban urgentemente al gran Grumman. El anticuado pero incansable Fairey Swordfish se mantuvo en servicio hasta el final de la guerra, pero el diseño biplano en forma de bolsa de red, con su velocidad limitada, lo hacían claramente obsoleto. El seguidor del Fairey, el bombardero torpedero Barracuda de desgarbado aspecto, era de un valor cuestionable. El Barracuda sufrió un periodo de gestación de seis años y en el momento en que estuvo disponible en cantidades suficientes ya había pasado su mejor momento. Como recuerda un veterano piloto de la FAA: "El Barracuda era un buen bombardero en picado. Siempre que se reducía la potencia caía en picado". En octubre de 1944 los Avenger habían sustituido a los Barracuda a bordo de los portaaviones de la Flota Británica del Pacífico.



Los pilotos y las tripulaciones aéreas del Sqn 849, Aviación de la Flota, en la Base Aeronaval de Squantum, Massachusetts, en agosto de 1943. El total original fue de 12 aviones, que finalmente quedaron reducidos a nueve de forma que quedara espacio a bordo de los portaaviones de escolta para los cazas Martlet/Wildcat. Este escuadrón se desplegó en los HMS *Khedive, Rajah* y *Victorious*.



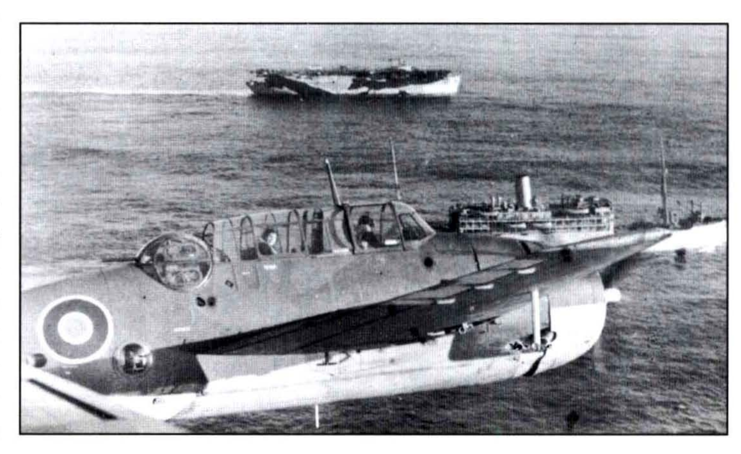
Este Tarpon I del Sqn 846 fue fotografiado por el legendario Charles E. Brown durante un día de puertas abiertas para la prensa organizado por la Aviación de la Flota en Macrihanish, en Escocia, en diciembre de 1943. Este acontecimiento se organizó para presentar el nuevo modelo a la opinión pública británica.

Y otro avión de ataque de Fairey, el polivalente Firefly, llegó tarde a la guerra. Era un aparato moderno y útil, fuertemente armado y con un buen radio de acción. Sin embargo, como biplaza no era ni caza ni bombardero. Se trataba quizá del primer avión de ataque estrictamente naval.

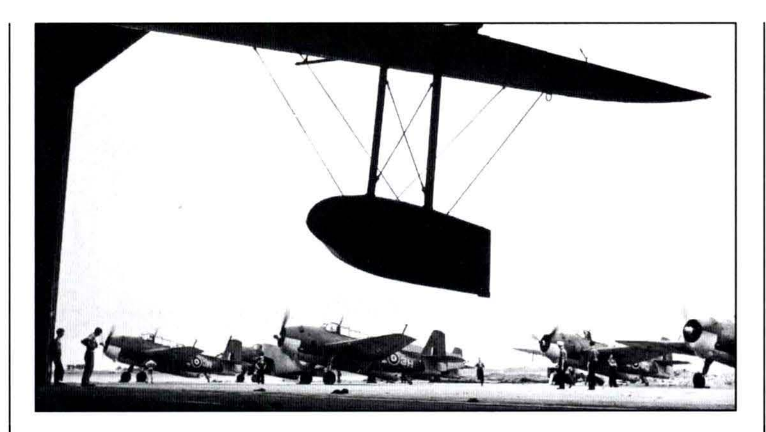
El primer escuadrón de Avenger de la FAA fue el Nº 832, anteriormente equipado con los Fairey Albacore. El escuadrón recibió 15 TBF-1 en la base aeronaval de Norfolk, Virginia, en enero de 1943, durante la remodelación del HMS *Victorious*. Este escuadrón intercambió sus biplanos Albacore por los Tarpon el día de Año Nuevo de 1943 y en aquella primavera el *Victorious* inició el adiestramiento en el Pacífico sur con el USS *Saratoga*. Los TBF del Nº 832 volaron desde el *Victorious* con tres unidades de caza de Martlet de la FAA en misiones sobre las islas Salomón en junio y julio de 1943. Su objetivo era impedir que la Marina Japonesa interfiriera en la invasión del grupo de islas de Nueva Georgia, pero como la flota enemiga no consiguió responder a los desembarcos no tuvieron lugar muchos incidentes. El *Victorious* regresó a Gran Bretaña, dejando algunos de sus TBF en el *Saratoga*.

El primer escuadrón real de Tarpon fue el Nº 845, que recibió sus Grumman en la base aeronaval de Quonset Point en abril de 1943. Los Sqn 848 y 849 le siguieron en intervalos de dos meses y, con el aumento de la producción, se formaron otras ocho unidades de la FAA (Nº 850 a 857) en la base aeronaval auxiliar de Squantum, Massachusetts, desde septiembre de 1943 a abril de 1944.

Originalmente, se esperaba que los Tarpon volasen con tripulaciones de cuatro hombres: el piloto, el tirador de la torreta/bombardero, el operador de radio (telegrafista) y el observador. Sin embargo, la posición del túnel era demasiado pequeña para acomodar tanto al operador de radio como al observador y en última



Un anónimo Tarpon I sobrevuela un convoy, y su portaaviones de escolta, al final de una larga patrulla antisubmarinos. Destaca la abultada ventana en el fuselaje por delante del círculo; este elemento era peculiar entre los Avenger británicos. Mejoraba la visibilidad ya que los observadores originalmente iban en el compartimento del operador de radio.



Fotografiados junto al flotador de un aparato anfibio, los Avenger I calientan los motores en la línea de vuelo de una base aeronaval. Grumman fabricó estos aviones según las especificaciones de la Aviación de la Flota y los pintó en la línea de producción junto con los Avenger destinados a la Marina y a la Infantería de Marina de Estados Unidos.

instancia parece que la mayor parte de los escuadrones de la FAA adoptaron la habitual tripulación estadounidense de tres hombres.

CONTRA LOS GRUPOS DE SUBMARINOS

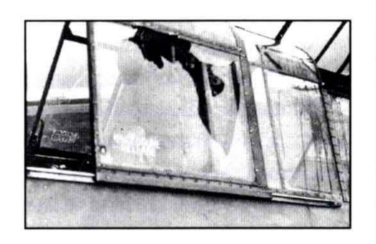
Al igual que sus compañeros de Estados Unidos, los Avenger de la FAA persiguieron a los submarinos. Pero se enfrentaron a una escala mucho más pequeña ya que el venerable Swordfish era mucho más numeroso a bordo de los CVE británicos en las aguas europeas. Desde 1940 a 1945 la aviación de la FAA hundió 18 submarinos del Eje y compartió otros 16 hundimientos con buques de escolta o con otras unidades de la RAF. El biplano Swordfish contabilizó 15 de los hundimientos individuales y participó en otros 10.

Sin embargo, el Avenger fue el segundo avión antisubmarino con más éxito de la FAA. Cuatro submarinos sucumbieron completamente o en parte a los TBM de la Marina Real. El Sqn 846 fue la mejor unidad antisubmarinos de los Avenger al reconocérsele un hundimiento completo, uno compartido y dos ayudas.

Los dos primeros éxitos de este escuadrón llegaron con una separación de tres días uno del otro a comienzos de abril de 1944. El Sqn 846, embarcado a bordo del HMS *Tracker* y el Sqn 819, utilizando los Swordfish desde el *Activity*, escoltaban al convoy ártico RA-58. Estas dos unidades actuaban de forma agresiva y el primer día del mes los Avenger del Nº846 ayudaron al HMS *Beagle* a seguir la pista y a acorralar al *U-355*. Dos días más tarde, los Swordfish del Nº 819 se unieron a los Avenger del *Tracker* para rematar al *U-288*.

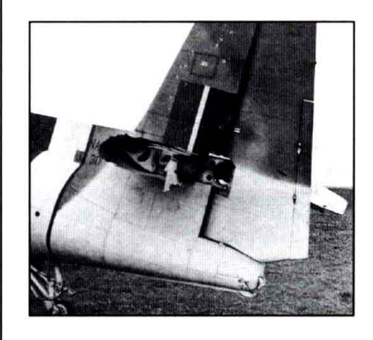
El único hundimiento de un submarino de los Avenger en el Océano Índico fue en gran medida un esfuerzo de equipo. Los TBM del Sqn 832 a bordo del HMS *Begum* y el Sqn 851 en el *Shah* destruyeron el *U-198* el 12 de agosto de 1944 juntamente con las fragatas británicas e indias.

No hubo más éxitos contra los submarinos para los Avenger de la FAA hasta el último mes de la guerra europea. El 4 de mayo de 1945 tres CVE de la Marina Real enviaron 44 Avenger y Wildcat contra el tráfico marítimo alemán en Kilbotn, en Noruega. El Sqn 846, por entonces embarcado en el HMS *Trumpeter*, hizo la mayor parte del daño. Sus Avenger hundieron un buque nodriza amarrado y al *U-711*, que se había protegido junto a él. El Sqn 853 del HMS *Queen* hundió otro buque en el mismo ataque, el último que consiguió la Aviación de la Flota en Europa. La artillería antiaérea derribó un Avenger y un Wildcat. Tres días después Alemania se rindió.



El Avenger JZ300 resultó gravemente alcanzado durante un ataque de bombardeo en horizontal contra el tráfico marítimo alemán en St. Malo, Francia, en la costa de Bretaña, en junio de 1944. El subteniente Thomas Derrick-White se dio cuenta de que podía controlar el avión y consiguió realizar un aterrizaje rápido en una pista de emergencia en la costa a pesar de la mala situación climatológica y de la pérdida del estabilizador y el elevador izquierdos. Sólo entonces se enteró el piloto de que el observador, que viajaba por detrás de él, estaba muerto.

La sección de cola del JZ300 muestra el estabilizador izquierdo cortado casi por el fuselaje. El armazón exterior ha quedado muy doblado y una varilla de control ha resultado partida.



Además de la función antisubmarina, los Avenger de la FAA realizaron otros muchos tipos de misiones contra las fuerzas alemanas. Quizá la menos conocida fuera el apoyo a los desembarcos del Día D por parte de los escuadrones de la Marina Real con base en el sureste de Inglaterra. Entre éstos se encontraban el Ala 155 de Manston, que incluía al Sqn 848, junto con los Beaufighter de la RAF. En Hawkinge el Ala 157 estaba compuesta por los Sqn 854 y 855. El Ala 156, con los Sqn 849 y 850, se encontraba patrullando las aproximaciones suroccidentales desde Perranparth.

Esta instantánea de la catapulta del HMS *Trumpeter* ha cogido a un Avenger justo en la elevación desde la cubierta. El impulsor está en el impulso máximo y con la brida lanzada por delante entre las ruedas del avión. La mayor parte de los lanzamientos de los Avenger desde los portaaviones de escolta precisaban la catapulta para generar la velocidad suficiente ya que los buques rara vez podían superar los 18 nudos.

Durante los últimos doce meses de la guerra europea, los aviones de los CVE registraron unos 30 ataques contra las instalaciones y el tráfico marítimo en Noruega, frecuentemente con minas. Con mucho, la oposición más habitual era la artillería antiaérea alemana, pero el HMS *Trumpeter* perdió un avión del Sqn 846 ante los cazas de la Luftwaffe en agosto de 1944. Aquel mes los Avenger británicos también participaron en el tercero de una serie de ataques contra el acorazado alemán *Tirpitz*, anclado en un fiordo noruego.

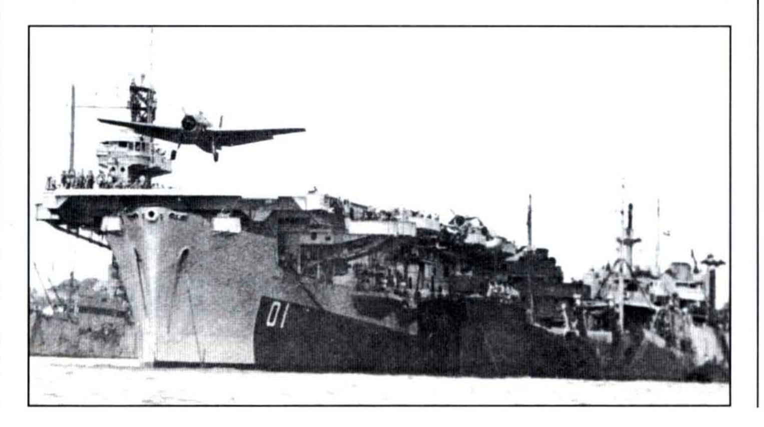
Contra el sol naciente

Sin duda, la operación con más éxito en la que participaron los Avenger de la Marina Real fue el ataque en dos fases contra los yacimientos petrolíferos de Sumatra en enero de 1945. La operación *Meridian* implicó a cuatro portaaviones: el *Indomitable* con el Sqn 857; el *Illustrious* con el Nº 854; el *Victorious* con el Nº 849; y el *Indefatigable* con el Nº 820.

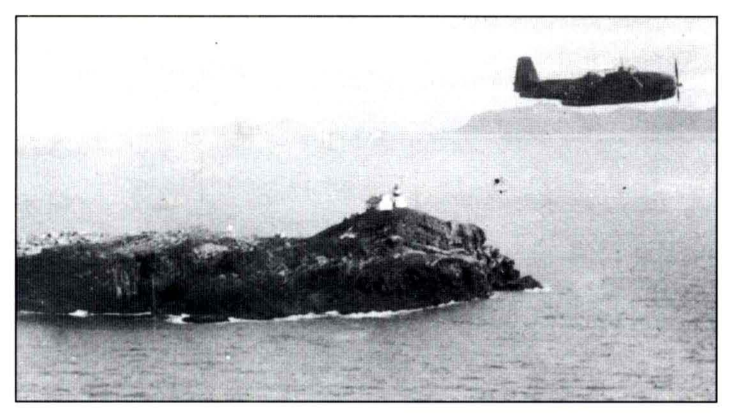
Estos escuadrones totalizaban 65 Avenger, apoyados por unos 170 Hellcat, Corsair, Seafire y Firefly.

El primer ataque lo lanzaron 47 Avenger, todos armados con bombas de 228 kg, el 24 de enero, contra las instalaciones de Pladjoe. Otra escuadrilla de cuatro atacó los campos de aviación japoneses de la zona. Los Hellcat y los Corsair proporcionaron la escolta de caza.

Al principio las cosas no les fueron bien a los TBM. Siete Avenger se vieron obligados a regresar o resultaron dañados en accidentes en la cubierta de vuelo. Pero se consiguió la sorpresa ya que no se estableció ninguna interceptación de caza hasta después de haber alcanzado el blanco. De hecho,



Los impulsores son una cosas potentes y estupendas. El *Ameer* realiza operaciones de vuelo en situación de anclado en el puerto de Trincomalee, Ceilán, catapultando a un avión del Sqn 845 mientras está amarrado junto a un buque de reabastecimiento.



Los Avenger de la Aviación de la Flota realizaron varios ataques en aguas escandinavas contra el tráfico marítimo alemán y contra el tráfico controlado por el Eje. Esta imagen muestra la aproximación al fiordo de Svino, en la rocosa costa noruega, en 1944.

no encontraron nada de artillería antiaérea hasta que los TBM estuvieron en los descensos en picado. El bombardeo fue preciso y se infligieron daños considerables en la refinería.

Con todo, sí hubo sorpresas para las tripulaciones aéreas. Durante el descenso en picado hasta la cota de bombardeo se quedaron asombrados al ver globos en la barrera justo de repente y en medio. Ningún avión chocó contra estos obstáculos, pero no auguraban nada bueno para el futuro. Dos Avenger, uno del *Indomitable* y otro del *Indefatigable*, no consiguieron regresar; el avión del *Indomitable* fue derribado por un caza japonés.

En total, este portaaviones perdió nueve aviones, pero se había destruido un 30%, según los cálculos, de las instalaciones de Pladjoe.

Cinco días después, el día 29, la agrupación táctica regresó a las aguas de Sumatra para enfrentarse a Soengi Gerong. El grupo de ataque era casi idéntico al del día 24, con el Lt Cdr W. J. Mainprice, CO del Sqn 854 del *Illustrious*, como jefe de los bombarderos. Se le informó de que cualquier globo que protegiera el blanco sería destruido antes de que llegara su formación.

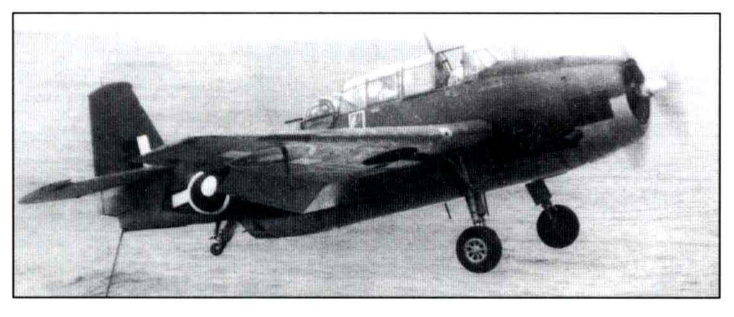
El ataque salió a primera hora de la mañana con un techo práctico bajo y con visibilidad reducida. Un Avenger perdió potencia y descendió al agua en un amerizaje, mientras que otros tres se dieron la vuelta con problemas en los motores.

Esta vez no hubo sorpresa. Los cazas japoneses estaban arriba y esperando, los cañones antiaéreos estaban alerta y la mayor parte de los globos seguían en el aire. A pesar de esta formidable defensa, los TBM siguieron con sus ataques con determinación y precisión. Sin embargo, el Lt Cdr Mainprice golpeó el cable de un globo durante su descenso en picado sobre el blanco y murió con su tripulación. El avión de su punto también se enganchó con un cable, nuevamente con la pérdida de todos los de a bordo.

Tras dejar los depósitos de petróleo ardiendo y las instalaciones bombardeadas, los Avenger se dirigieron hacia el punto de reunión de uno en uno y en pequeñas formaciones. En aquel momento fueron vulnerables a la interceptación y el Nº 849 perdió dos aviones ante los cazas de la JAAF (Fuerza Aérea del Ejército Japonés) de defensa. Pero los Avenger también sabían defenderse por sí mismos. Una pareja de pilotos del Sqn 820 del *Indefatigable* combatieron contra un Nakajima Ki-44, que gastó la munición en muchas pasadas para luego ascender por delante del Sub-Lt W. Coster, que disparó toda su carga de 12,7 mm contra el *Tojo*. El caza Nakajima fue visto por última vez cayendo hacia los árboles, soltando humo y llamas.

El Lt G. J. Connolly del Sqn 854 localizó dos *Tojo* que acosaban a un TBM del Sqn 849 abajo, sobre las copas de los árboles. Tras lanzarse en picado para atacar, derribó a uno y, después de atraer la atención del

Un Avenger III da la vuelta después de haber sobrepasado la cubierta de vuelo; tendrá que realizar otro circuito. La Flota Británica del Pacífico adoptó las barras horizontales estilo estadounidense en la escarapela azul y blanca en 1945, que ofrecían una mayor garantía para evitar confusiones entre las insignias de los aviones propios y del enemigo.



otro, consiguió romper el contacto y escoltar al dañado bombardero del *Victorious* hasta la agrupación táctica. La artillería antiaérea y los cazas alcanzaron a numerosos Avenger; las tripulaciones se quejaron de la falta de una escolta adecuada y seis se hundieron cerca de la flota. Afortunadamente, las tripulaciones fueron rescatadas, pero desaparecieron 19 pilotos o tripulantes en los 11 Avenger derribados o que tuvieron que realizar aterrizajes forzosos.



El primer escuadrón de Avenger de Nueva Zelanda fue el Sqn 30, formado en septiembre de 1943. Este TBF-1C (NZ2510) tuvo su base en la pista aérea de la bahía de Turtle en Espíritu Santo, en las Nuevas Hébridas, durante marzo de 1944. Lleva los distintivos reglamentarios de la RNZAF sobre el habitual diseño tricolor estadounidense. El segundo escuadrón neozelandés, Sqn 31, también registró un periodo de servicio en las Islas Salomón antes de que ambas unidades fueran disueltas en 1944.

A pesar de las muchas bajas, los Grumman fueron los principales responsables de la reducción en dos terceras partes de la producción de combustible de la aviación de Sumatra en el momento en el que Japón menos podía permitírselo.

Los TBM de la Flota Británica del Pacífico continuaron con su trabajo en Okinawa, Formosa y sobre el propio Japón durante el resto del año. Al final de la guerra, la Aviación de la Flota disponía de siete escuadrones de Avenger desplegados: los Avenger I del Nº845 y del Nº851 en el HMS *Shah*, operando en las Indias Orientales, y con la Flota Británica del Pacífico se encontraban los Mk I del Sqn 820 a bordo del *Indefatigable;* el Sqn 828 (Mk I y II) en el *Implacable;* el 848 (Mk I y II) en el *Formidable;* el 849 (Mk I y II) en el *Victorious* y el 857 (Mk I y II) a bordo del *Indomitable*.

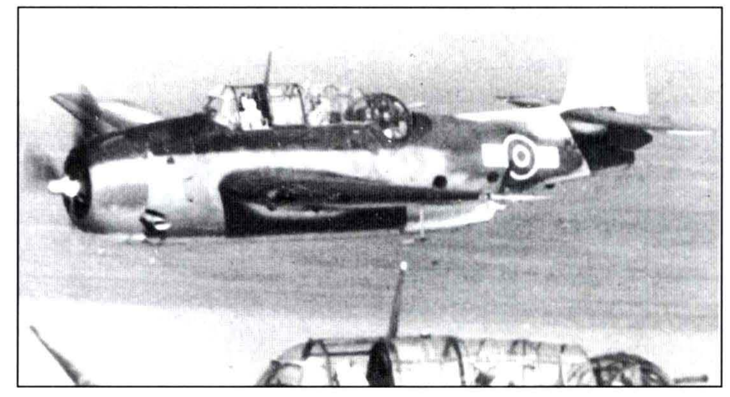
Posteriormente, 170 Avenger IV específicos antisubmarinos (AS Mk 4) pasaron a la Aviación de la Flota después de la guerra. De esta forma, el Avenger demostró su eficacia en dos marinas y en los dos hemisferios. Pocos aviones pueden proclamar un logro similar.

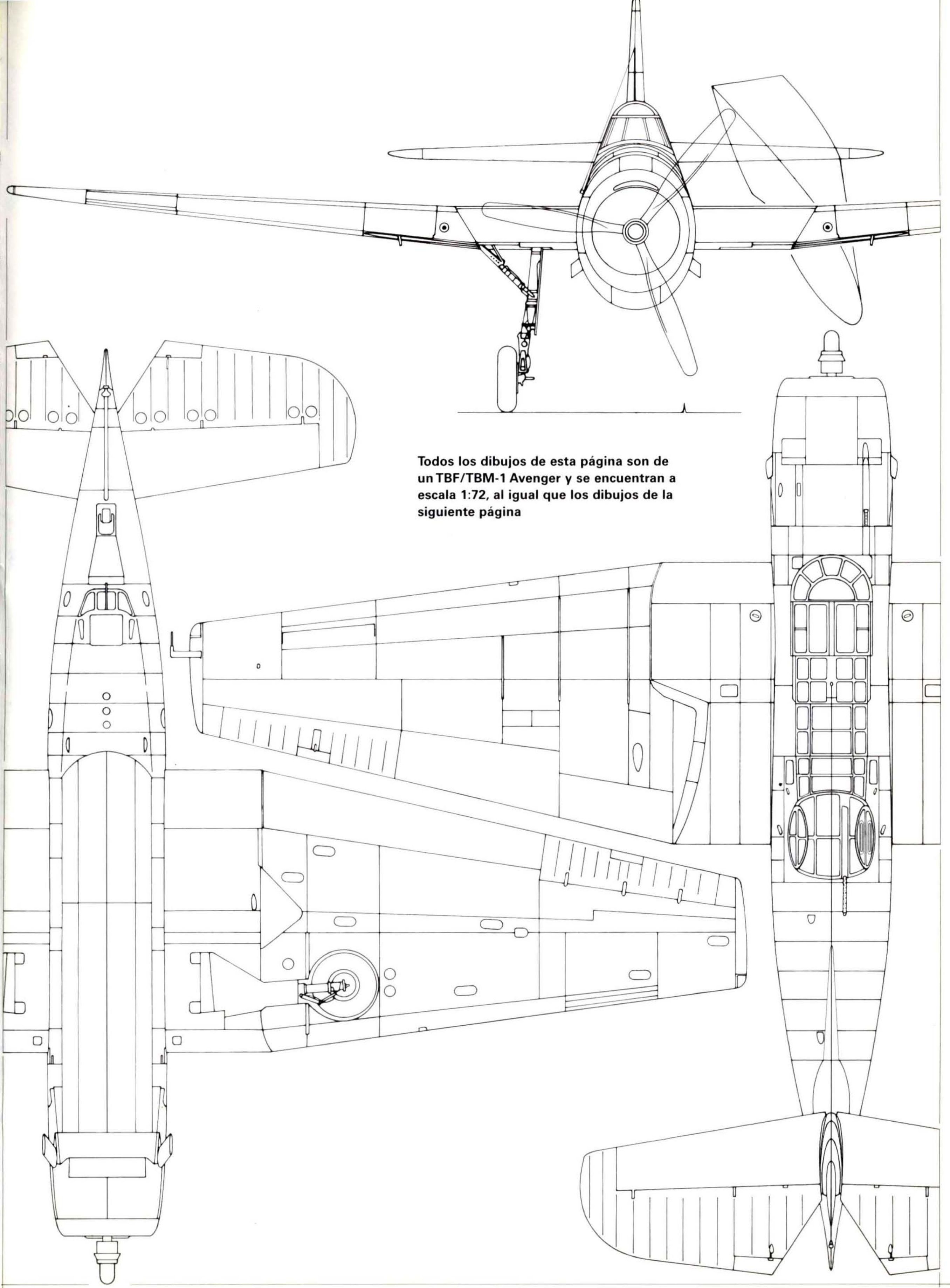
Los Avenger neozelandeses

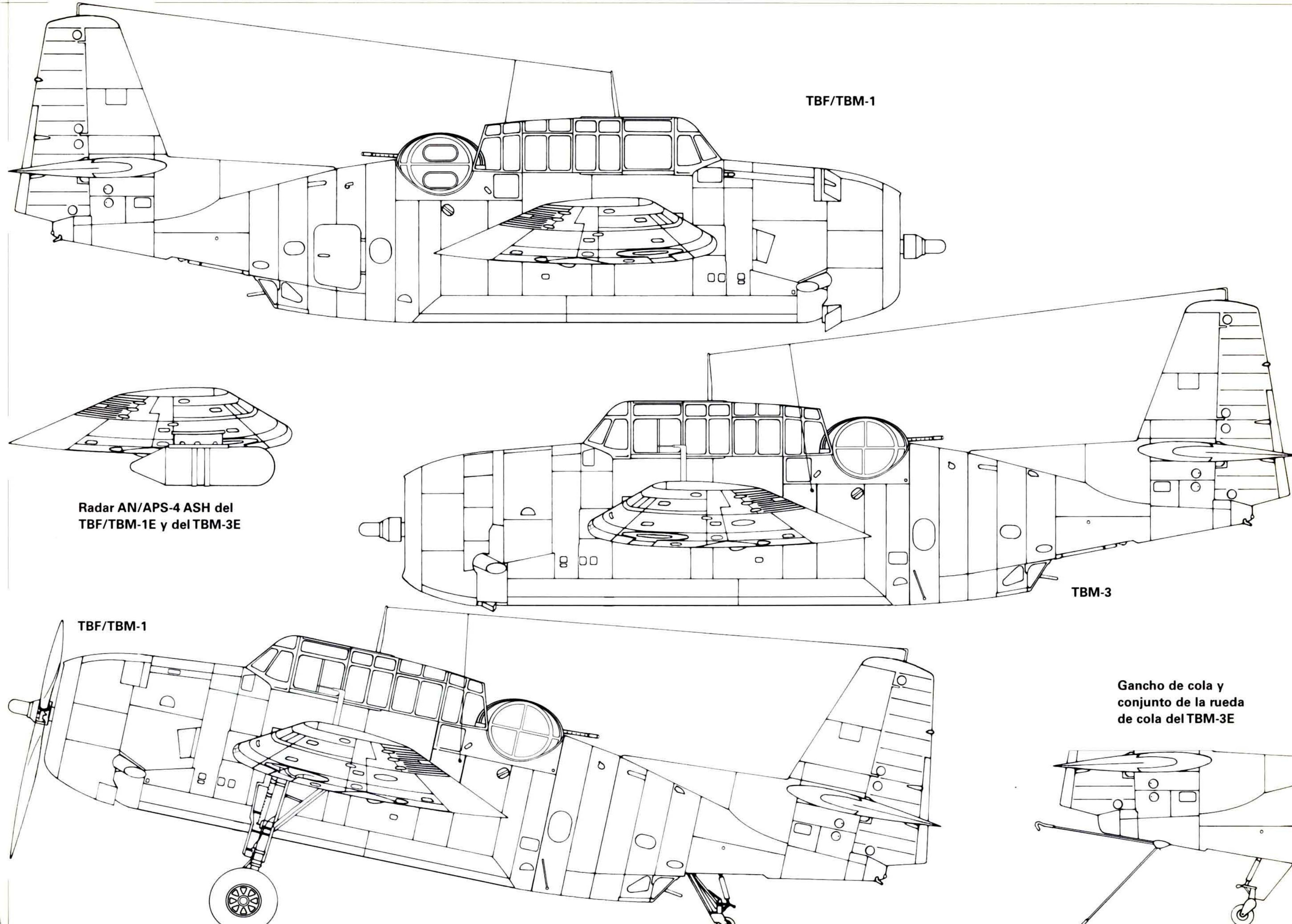
La Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda utilizó diversos aviones aliados durante la II Guerra Mundial, incluidos modelos navales como el Douglas SBD Dauntless y el Vought F4U Corsair. Los neozelandeses recibieron cuarenta y ocho TBF-1 y -1C a mediados de 1943, que fueron asignados a los Sqn 30 y 31 asumiendo la denominación de los bombarderos de vuelo en picado. Estas dos unidades, formadas entre septiembre y diciembre de aquel año, realizaron cada una de ellas un periodo de combate en 1944 bajo el control del Mando de Ataque de las islas Salomón antes de ser relevadas.

Al final de la guerra nueve Avenger de la RNZAF pasaron a la Marina Real y 16 fueron devueltos a su propietario original. El resto de las plataformas aéreas supervivientes disfrutó de una prolongada, aunque nada atractiva, carrera en el servicio neozelandés durante los siguientes quince años. Los dos últimos TBF neozelandeses fueron retirados en 1960.

El TBF-1 NZ2544 fue retirado del servicio debido a los daños en combate sobre Bougainville el 28 de mayo de 1944.




Todos los dibujos de esta página son de un TBF/TBM-1 Avenger y se encuentran a escala 1:72, al igual que los dibujos de la siguiente página


TBF/TBM-1
Radar AN/APS-4 ASH del
TBF/TBM-1E y del TBM-3E
TBM-3
TBF/TBM-1
Gancho de cola y
conjunto de la rueda
de cola del TBM-3E



Los primeros TBF-1, fabricados como sustitutos del Douglas TBD Devastator, llegaron al frente justo a tiempo para participar en la crucial Batalla de Midway, entablada en junio de 1942. Como sugiere su nombre, el Avenger impuso una severa respuesta a los japoneses durante los tres años siguientes en el Pacífico al participar en casi todos los enfrentamientos importantes hasta el día de la victoria sobre Japón. Como un arma fundamental de la guerra, el Avenger fue tan valorado por la Marina de Estados Unidos que su demanda de aviones pronto superó la capacidad de la producción de Grumman, por lo que se contrató a General Motors para fabricar el casi idéntico TBM desde septiembre de 1942 en adelante. Más de 1.000 Avenger también entraron en acción con la Aviación de la Flota tanto en el Atlántico como en el Pacífico hasta el día de la victoria sobre Japón, y dos escuadrones de TBM de la RNZAF combatieron junto con los Avenger estadounidenses en Bougainville en 1944.



